Merc.
120 i
Jacoby
Landgraf

Wassermann

Merc. 120 8

Reichsgesetze,

betreffend

die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flösserei.

Vom 15. Juni 1895.

Für die Praxis erläutert

von

Dr. Josef Landgraf,

Sekretär des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrts-Interessen in Frankfurt a. M.

~~Zweite Hälfte (Bogen 11 bis Schluss).~~

Berlin 1896.

Siemenroth & Troschel.

W. Lützowstrasse 106.

Geh. 5 Mark.

349 J

Verlag von **Siemenroth & Troschel** in **Berlin W.**

Zeitschrift für Binnenschifffahrt.

Herausgegeben

vom

Central-Verein für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt.

Jährlich 12 Hefte zum Jahrespreise von 12 Mark.

Diese neue Zeitschrift steht an der Stelle der bisher an die ca. 2500 Mitglieder versandten „Mittheilungen" des grossen, über ganz Deutschland verbreiteten Central-Vereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt und dient demselben als **Vereins-Organ.**

Die **Zeitschrift** findet ihre Leser zunächst unter den Mitgliedern des Central-Vereins, die bekanntermassen den **ersten Kreisen Deutschlands** angehören und **Magistrate, Handelskammern, Aktiengesellschaften, andere wirthschaftliche Vereine, Abgeordnete, Grossgrundbesitzer, Grossindustrielle** und alle an der Förderung von Handel und Industrie durch Entwickelung des Verkehrs auf Deutschlands Wasserstrassen interessirten Kreise umfassen. Sie ist aber auch vorzugsweise bei **technischen Behörden und Beamten, Schifffahrts-Gesellschaften, Schiffswerften, Unternehmern von Kanalbauten und Tiefbauarbeiten, Wasserbautechnikern und Meliorationsbeamten** des In- und Auslandes verbreitet, denen die „Zeitschrift für Binnenschifffahrt" als **unbestritten erstes und führendes Organ** seiner Richtung unentbehrlich ist.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes.

Landgraf.

Reichsgesetze

betreffend die

privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flösserei.

Vorrede.

Der nachfolgende Versuch, die mit dem 1. Januar 1896 in Wirksamkeit tretenden Reichsgesetze betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und der Flösserei für die Geschäftswelt mit erläuternden Bemerkungen zu versehen, bildet zugleich den Abschluss einer über mehr als drei Jahrfünfte sich hinziehenden Thätigkeit des Verfassers, zur Schaffung derartiger Gesetze Anlass zu geben. Auf seine Anregungen hin wurde Mitte der 80er Jahre am Rhein der erste Versuch gemacht, öffentlich zum Ausdruck zu bringen, wie man sich an dem hervorragendsten Strome Deutschlands und Europas überhaupt eine solche Gesetzgebung in den geschäftlichen Kreisen denke. Man darf heute getrost sagen, dass — und es ist das sicherlich ein Vorzug der neuen Gesetzgebung — die thatsächlichen Verhältnisse dieses Stromes in der Hauptsache der Neuregelung zu Grunde gelegt sind.

Möchten sich unter gleichzeitiger Unterstützung durch eine die thatsächlichen Verhältnisse wohlwollend berücksichtigende Rechtsprechung die Vortheile verwirklichen, die man speziell am Rhein von einer solchen Gesetzgebung längst ersehnte. — Sonst muss hier noch besonders erwähnt werden, dass beim Lesen der Korrekturbogen des Werkchens mehrere im praktischen Schifffahrts- und Flössereidienste seit langen Jahren wohl erprobte Herren in dankenswerther Weise ihre Unterstützung geboten haben, nämlich die Herren

a) für die Binnenschifffahrt

1. Max Harttung, Direktor der Aktiengesellschaft Schleppschifffahrt auf dem Neckar in Heilbronn a. N.;
2. Ott, Direktor der Centralaktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschifffahrt in Ruhrort;

b) für die Flösserei

3. Siegmund Mohr, in Firma: Mohr & Cie. in Mannheim.

Frankfurt a. M., Ende 1895.

Dr. Landgraf.

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Vorrede	III
Inhaltsverzeichniss	V
Hauptsächliche Abkürzungen	VI
I. Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt.	
Einleitung	1
Erster Abschnitt. Schiffseigner. §§ 1—6	9
Zweiter Abschnitt. Schiffer. §§ 7—20	60
Dritter Abschnitt. Schiffsmannschaft. §§ 21—25	93
Vierter Abschnitt. Frachtgeschäft. §§ 26—77	102
Fünfter Abschnitt. Haverei. §§ 78—91	231
Sechster Abschnitt. Zusammenstoss von Schiffen, Bergung und Hülfeleistung. §§ 92—101	277
Siebenter Abschnitt. Schiffsgläubiger. §§ 102—117	293
Achter Abschnitt. Verjährung. §§ 118—119	313
Neunter Abschnitt. Schiffsregister. §§ 120—130	316
Zehnter Abschnitt. Verpfändung und Zwangsvollstreckung. §§ 131—137	335
Elfter Abschnitt. Schlussbestimmungen. §§ 138—142	346
II. Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flösserei.	
Einleitung	355
Erster Abschnitt. Vom Flossführer. §§ 1—16	367
Zweiter Abschnitt. Von der Flossmannschaft. §§ 17—21	385
Dritter Abschnitt. Beschädigung durch Flösse. §§ 22—23	387
Vierter Abschnitt. Bergung und Hülfeleistung. §§ 24—29	391
Fünfter Abschnitt. Verjährung. § 30	395
Sechster Abschnitt. Gerichtsstand. § 31	396
Siebenter Abschnitt. Befähigungsnachweis. § 32, 33	397
Alphabetisches Sachregister	398

Hauptsächliche Abkürzungen.

Gu. = Grundzüge des Gesetzes, wie sie der Sachverständigen-Kommission im Reichsjustizamte im Juni 1893 vorgelegen waren.

Ha. = Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch.
(Anm.: Diese Citate werden sich freilich nach der jetzt auf Grund des erwarteten bürgerlichen Gesetzbuches vorzunehmenden Revision ändern.)

R.O.G. = Reichsoberhandelsgerichtliche Entscheidungen. Die römische Ziffer zeigt den Band, die arabische die Seitenzahl an.

R.G. = Reichsgerichtliche Entscheidungen; die Citirung ist die gleiche, wie bei R.O.G.

La. = Landgraf, Entwurf eines Binnenschifffahrtsgesetzes mit besonderer Beziehung auf den Rhein, Theil I 1887, Theil II 1892. (Nur durch die Handelskammmer für den Kreis Mannheim zu beziehen.)

C.P.O. = Deutsche Civilprozessordnung.

Einleitung.

Das Bedürfnis, die Rechtsverhältnisse der Binnenschifffahrt zu regeln, ist in Deutschland wenigstens so alt als die Bemühungen, unser deutsches Handelsgesetzbuch zu Stande zu bringen. Als gegen Ende des Jahres 1856 einer aus Juristen, Kaufleuten und Schifffahrtstreibenden zusammengesetzten Kommission der damalige Entwurf eines preussischen Handelsgesetzbuches zur Begutachtung vorgelegt wurde, ward sofort mit dem Eintritt in die Beratung der Antrag gestellt, auch ausführlichere Bestimmungen über die Binnenschifffahrt in das neu zu schaffende Gesetz aufzunehmen. — Als man später den Titel über das Seerecht beendet hatte, wurde zuvorderst vorbehalten, in einem besonderen Abschnitt des Seerechts zu erledigen, dass und welche Bestimmungen des Seerechts auch auf die Flussschifffahrt Anwendung zu finden hätten. Nach beendigter II. Lesung des Seerechts wurde die Beratung dieser letzteren Frage bis zur dritten Lesung der ersten 4 Bücher vertagt. Die keineswegs unüberwindlichen Gründe dazu waren, dass vor definitiver Feststellung des fünften Titels des 4. Buches des Handelsgesetzbuches (vom Frachtgeschäft) sich nicht ermessen lasse, ob und welche besonderen Bestimmungen rücksichtlich des Transportes auf Binnengewässern in das Gesetz noch aufzunehmen seien. Dazu waren die Abgeordneten mehrerer Staaten nicht anwesend, für welche der Wassertransport und die diesbezüglichen Rechtsverhältnisse gerade die grösste Bedeutung hatten. — Bei der dritten Lesung wurde abermals der Antrag auf gesetzliche Regelung dieser Frage eingebracht und sogar, damit ja in diesem Stadium der Verhandlung der Antrag nicht an formellen Hindernissen scheitere, der Entwurf eines solchen Gesetzes und zwar auf Grund des holländischen Handelsgesetzbuches art. 748—763 angefügt. Allein man lehnte jede Beratung ab: schon für die Flussschifffahrtspraxis Preussens hätte sich die Fassung gesetzlicher Bestimmungen als unthunlich erwiesen, wie vielmehr erst für ganz Deutschland. Der Grund davon läge in den grossen Verschieden-

heiten der faktischen Verhältnisse, welche dabei nicht unberücksichtigt gelassen werden könnten. Auch andere Gesetzgebungen Europas enthielten darüber damals noch nichts mit Ausnahme der holländischen; in Holland lag aber die Sache bei der Landesbeschaffenheit und bei dem vielfachen Ineinandergreifen von Fluss- und Seeschifffahrt ganz anders. — Auch fehlte es der Versammlung zur Beratung des Handelsgesetzbuches an dem Beirate technischer Mitglieder etc. etc. Interessant ist übrigens, dass der preussische Landtag damals in seinen beiden Häusern bei der Beratung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches samt Einführungsgesetz sogar die Erwartung aussprach: Die Staatsregierung werde dem Landtage einen Gesetzentwurf vorlegen, wodurch die Rechtsverhältnisse der Stromschifffahrt ergänzt und reguliert werden. Ein Bescheid darauf erfolgte nicht.

Ende der 60er Jahre wandten sich die Interessenten, namentlich die norddeutschen, an den kurz vorher gegründeten deutschen Handelstag. Kommerz- und Admiralitätsrichter Singelmann zu Königsberg, gegenwärtig Mitglied des preussischen Ministeriums der Land- und Forstwirtschaft, hat damals einen Entwurf ausgearbeitet, der von den Vertretern von 24 Handelsplätzen aus sämtlichen Stromgebieten des norddeutschen Bundes in Beratung genommen wurde. Die damals abgegebenen Gutachten stammten übrigens auch von süddeutschen Plätzen, wenigstens ist in der herausgegebenen Sammlung auch Mannheim, aber freilich auch nur dieser Platz vertreten. Der Singelmannsche Entwurf, der allerdings im Wesentlichen auf die Bedürfnisse der in Norddeutschland gelegenen Flussgebiete Rücksicht nahm, wurde vom deutschen Handelstag mit wenig Veränderungen angenommen, hat aber zunächst irgendwelche weitere Beachtung nicht gefunden. Man glaubte damals, die Rechtsprechung werde das Gewünschte allein fertig bringen.

Erst im Jahre 1880 gelangte eine günstigere Meinung in den Regierungskreisen zum Durchbruch. Unter dem 5. Juni 1880 wurde nämlich dem Verein deutscher Stromschiffer, der um ein Schifffahrtsgesetz bat, seitens des preussischen Staatsministeriums zur Antwort: „Dass mit der Inangriffnahme der Revision des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, die wieder eine Folge der Erledigung des bürgerlichen Gesetzbuches sei, dieser Frage werde näher getreten werden.“

Das genügte aber den Interessenten nicht. Es trat nämlich am 10. Juli 1880 in Mannheim eine Versammlung von Delegirten rheinischer und süddeutscher Handelskammern und Vereine zusammen, welche beschloss, einen Gesetzentwurf über die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt mit besonderer Beziehung auf den Rhein auszuarbeiten; mit der Ausarbeitung wurde der Verfasser dieses Kommentars, damals Syndikus der Handelskammer in Mannheim, betraut. Die betreffende Arbeit, zu welcher vorher Fragebogen verschickt waren, erschien im Verlage der Handelskammer für den Kreis Mannheim in 2 Teilen, 1887 und 1892. — Inzwischen waren auch andere Arbeiten in derselben Richtung erschienen, so von Riesser, Direktor der Bank für Handel und Industrie in Berlin, in Zusammenhang mit Vorschlägen zur Revision des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs überhaupt. Der einschlägige Entwurf erschien in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Bd. XXXIII u. XXXV. Der Syndikus der Magdeburger Kaufmannschaft Dr. Hatschek veröffentlichte in 1891 im Auftrage seines Kollegiums einen Entwurf in Bezug auf das Frachtrecht auf Binnengewässern; einer der wichtigsten Vorgänge aber war die Binnenschifffahrts-Betriebsordnung des Centralvereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt. Hier waren wieder vorwiegend die nordwestlichen und östlichen Stromgebiete in Aktion getreten; es handelte sich um einen Versuch ähnlich wie beim deutschen Eisenbahn-Betriebsreglement eine Ordnung zu schaffen, welche die Interessenten in ihren Frachtverträgen vertragsmässig zu Grunde legen sollten, um auf diesem Wege bis zum Erlass eines Binnenschifffahrtsgesetzes eine möglichst einheitliche Grundlage für die rechtliche Behandlung des Gütertransportes bei der Binnenschifffahrt herzustellen.

Wie immer aber das Alles beurteilt werden mag, mit der Ausdehnung und Bedeutung des deutschen Binnenschifffahrtsverkehrs machte sich jedenfalls die Lücke eines allgemein verbindlichen Flussschifffahrtsrechtes in der Gesetzgebung in fortgesetzt steigendem Mass fühlbar; das umsomehr, als mit der Einführung des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs auch diejenigen landesrechtlichen Bestimmungen ihre Geltung verloren hatten, durch welche, wie im Gebiete des preussischen allgemeinen Landrechts, einzelne Teile des früheren Seerechts auf die Binnenschifffahrt für anwendbar erklärt waren.

Wie weit ist denn überhaupt bis heute in den vorhandenen Gesetzen Schifffahrtsrecht geschaffen gewesen? Das Ha. enthält nur in dem das Frachtgeschäft behandelnden 5. Titel des 4. Buches Bestimmungen, welche auch auf die Binnenschifffahrt Anwendung finden. Aber auch in dieser Materie ist vorwiegend die Regelung des Landtransportes ins Auge gefasst, daher den besonderen Verhältnissen der Binnenschifffahrt nur in geringerem Masse Rechnung getragen. Insbesondere fehlt es in dem bezeichneten Titel an allen Vorschriften über die Lade- und Löschzeit und über die Folgen einer Ueberschreitung der in dieser Beziehung einzuhaltenden Fristen. Auch die Befugnis des Absenders zum Rücktritt vom Vertrag, die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes, die Rechtsverhältnisse bei der Ausstellung von Ladescheinen haben keine für die Binnenschifffahrt in allen Beziehungen ausreichende Regelung gefunden. Ueber die ausser dem Frachtgeschäft in Betracht kommenden Rechtsverhältnisse, für deren Regelung eine gesetzliche Grundlage, wie sie bezüglich der Seeschifffahrt im 5. Buche des Handelsgesetzbuches enthalten ist, bei der Binnenschifffahrt nicht minder wünschenswerth erscheint, waren bisher gesetzliche Bestimmungen überhaupt nicht vorhanden; (Stellung des Schiffseigners, des Schiffers, der Schiffsmannschaft, grosse Haverei, Schiffskollision, Pfandrecht an Schiffen u. s. w. u. s. w.) ebenso fehlt es an Schiffsregistern etc. —

In Fluss kam die ganze Frage erst, nachdem man sich in den Regierungskreisen von der Anschauung emanzipirt hatte, dass die Fertigstellung des bürgerlichen Gesetzbuchs die Bedingung sei, ohne welche nicht vorgegangen werden könne. Da nämlich die Forderungen nach einer gesetzlichen Regelung der Binnenschifffahrt immer stärker wurden, fragte man schliesslich bei den wichtigeren deutschen Handelskammern an, ob wirklich ein Bedürfnis „schleuniger“ Erledigung vorliege. — Diese Frage wurde ziemlich allgemein bejaht. — Die Vorbereitung der fraglichen Gesetzgebung war die denkbar vorsichtigste, wie das bei für geschäftliche Kreise bestimmten Gesetzen neuester Zeit in dankenswerthe Uebung gekommen ist; es wurde zunächst im Jahre 1893 der erste Entwurf der Reichsregierung — Grundzüge genannt — einer gutachtenden Beratung mit Sachverständigen aus den Kreisen der Schifffahrtstreibenden, des Handelsstandes, des Versicherungs-

gewerbes im Reichsjustizamt unterzogen; es waren vertreten eine Reihe hervorragender Handels- und Industrievorstände, nämlich Hamburg, Berlin, Bremen, Dresden, Magdeburg, Cöln, Bromberg, Mannheim, ferner eine Reihe von hervorragenden Schifffahrts-Sachverständigen von der Elbe, Oder, dem Rhein und Main und der Generalsekretär des internationalen Transportversicherungsverbandes.

Das Ergebnis dieser Verhandlungen hat der Verfasser dieses Kommentars im Selbstverlag unter dem Titel „Materialien zu einem deutschen Binnenschifffahrtsgesetz“ nach stenographischen Notizen herausgegeben. Der erste wirkliche Entwurf der Reichsregierung, in welchem die meisten der in der Sachverständigen-Kommission geltend gemachten Wünsche berücksichtigt wurden (die diesbezüglichen Anmerkungen finden sich in meiner eben erwähnten Arbeit), erschien unter dem 31. Juli 1893, Nr. 180 des Reichsanzeigers. Ein 2. Gesetzentwurf erschien in der Vorlage an den Bundesrat des deutschen Reiches, in welchem verschiedene weitere aus den Interessentenkreisen geäusserte Wünsche berücksichtigt waren.

Der 3. Entwurf endlich war derjenige, welcher unter dem 13. Dezbr. 1894 dem Reichstag vorgelegt worden ist.

Die äusserliche Behandlung des neuen Gesetzes ist folgende: Der allgemeine Charakter desselben, führen die Motive aus, wird einerseits durch den auf das Gebiet des Privatrechts beschränkten Zweck der Aufgabe, anderseits durch die von der Natur der Sache gebotene Anlehnung an die Bestimmungen des Seerechts gekennzeichnet. Die Verhältnisse der See- und der Binnenschifffahrt sind in mannigfacher Hinsicht verwandt und die Fragen, welche dort der gesetzlichen Regelung bedürfen, kommen zum grossen Teil auch hier in Betracht.

Alle bisher bekannt gewordenen Vorarbeiten für ein Binnenschifffahrtsgesetz (die oben erwähnt sind) haben sich daher für den Anschluss an die Bestimmungen des Seerechts entschieden und ebenso ist von denjenigen ausländischen Gesetzgebungen, welche die Verhältnisse der Binnenschifffahrt einer besonderen Regelung unterzogen haben, verfahren; hieher gehören das Niederländische Handelsgesetzbuch vom 10. April 1838 art. 748 und ff. (Die beste Übersetzung wohl ist Borchardt, die geltenden Handelsgesetze des Erdballs Band III S. 766 und ff.) und das Italienische

Gesetzbuch vom 2. April 1882 (ebenfalls Borchardt, Bd. III S. 274 ff.); in letzterem Gesetze gelten sogar durchaus dieselben Vorschriften für See und für Binnengewässer. Ähnlich bei der englischen Merchant Shipping Act von 1854 bezw. der neuesten Akte dieser Art. Auf der andern Seite sind die Verhältnisse beim See- und Binnenschifffahrts-Verkehr trotz der allgemeinen Verwandtschaft doch im Einzelnen vielfach verschieden und diesem Umstand ist bei der gesetzlichen Regelung gebührend Rechnung getragen. — Eine einfache Bezugnahme auf die Bestimmungen des im 5. Buche des Ha. enthaltenen Seerechts ist daher nur ansnahmsweise möglich und im Gesetze schon aus dem Grunde vermieden, weil die Übersichtlichkeit des Gesetzes durch häufige Verweisung auf anderweitige gesetzliche Vorschriften beeinträchtigt würde. (Die Zitate aus Ha. und verwandten Gesetzen selbst, wie sie in den Motiven regierungsseits den einzelnen Paragraphen beigefügt waren, wurden in nachstehender Arbeit zur leichteren Vergleichung beibehalten.) Nur in denjenigen Fällen erschien dem Gesetzgeber bezüglich verwandter Gesetze eine abweichende Behandlung angezeigt, wo es sich um die unveränderte Übernahme umfangreicher und zugleich an sich abgeschlossener Bestimmungen handelt, deren unverkürzte Wiederholung zu einer überflüssigen Weitläufigkeit geführt haben würde. Vergl. §§ 26, 85, 92. In den Verhandlungen beim Reichsjustizamt wurde freilich sehr nachhaltig von verschiedenen Seiten eine solche Sachbehandlung gewünscht, dass alle für das Binnenschifffahrtsrecht geltenden Artikel in das vorliegende Gesetz wörtlich aufgenommen werden, allein aus den eben erwähnten Erwägungen abgelehnt. Von einer Einfügung des Binnenschifffahrtsgesetzes in das Ha. selbst ist ganz abgesehen, da ein praktisches Bedürfnis hierfür nicht vorliegt.

I.

Reichs-Gesetz

betreffend die

privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt

vom 15. Juni 1895.

(R.G.B. S. 301 ff.)

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen pp. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Erster Abschnitt.[1])

Schiffseigner.

§ 1.

(Schiffseigner im engeren Sinne.)[2])

(Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch Art. 450.)[3])

Schiffseigner[4]) im Sinne dieses Gesetzes[5]) ist der Eigenthümer[6]) eines zur Schifffahrt[7]) auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern[8])[13]) bestimmten[9]) und hierzu von ihm verwendeten[10]) Schiffes[11])[12]).

Zu § 1.

[1]) Dieser Abschnitt war in den „Grundzügen" als zweiter Abschnitt aufgeführt, weil in den letzteren die „allgemeinen Bestimmungen" dem Ganzen vorausgeschickt waren, die jetzt als Abschnitt 9—11 an den Schluss des Gesetzes gestellt sind.

[2]) Diese Bezeichnung wurde gewählt, weil in § 2 ein schiffseignerartiges Verhältnis erwähnt werden muss, wo wir daher vom Schiffseigner im weiteren Sinne, d. h. dem Schiffsausrüster, sprechen.

[3]) Die Bezugnahme auf das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch, die übrigens nicht im Gesetze selbst, nur in den verschiedenen Entwürfen dazu gegeben ist, wird deshalb nothwendig, weil ja das ganze hier vorliegende Gesetz nichts Anderes ist als ein neues Gesetz auf Grund einmal des 5. Buches des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches vom Seehandel und zum andern der Erfahrungen und Bedürfnisse auf den Binnengewässern selbst, sowie endlich der Bestimmungen in den anderen 4 Büchern des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, besonders des fünften Titels vom 4. Buch. Vgl. Näheres in der Einleitung zu diesem Gesetz. — Im Uebrigen ist die Bestimmung des Art. 450 des H.G.B. insofern von obigem § 1 verschieden, als hier im Binnenschifffahrtsgesetz der Begriff des Schiffseigners wesentlich erweitert ist: „Rheder (also in der Seeschifffahrt) ist der Eigenthümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes". Vgl. über diesen Unterschied selbst unten Ziff. 7 zu diesem Paragraphen.

[4]) Der Handelstags-, bezw. Singelmann'sche Entwurf sprach von Kahnrheder, einem mehr im Norden Deutschlands bestehenden Gebrauch zufolge, weil man überall vom Kahne spricht, während hier nur überall das „Schiff" schlechtweg demjenigen Schiffe gegenübergestellt ist, welches in dem fünften Buch des H.G.B. über den Seehandel gemeint ist, also dem Seeschiff. — In La (§ 20) ist in Nachbildung des Singelmann'schen (§ 18) Ausdrucks in dem ganzen Entwurf von dem „Binnenrheder" die Rede. Die Motive des Gesetzes begründen die Ablehnung des Ausdrucks „Rheder" wie folgt: „Der Ausdruck Schiffseigner, welcher schon gegenwärtig bei der Binnenschifffahrt gebraucht ist, empfiehlt sich auch als gesetzliche Bezeichnung. — Die Anwendung der für die Seeschifffahrt herkömmlichen Bezeichnung des Rheders auf den Schifffahrtsunternehmer der Binnenschifffahrt würde der thatsächlichen und rechtlichen Verschiedenheit der Verhältnisse in beiden Betriebsarten nicht entsprechen. — Insoweit es sich übrigens um die Rechtsverhältnisse aus dem Frachtgeschäft handelt (vgl. § 26 ff.), spricht unser Gesetz nicht vom Schiffseigner, sondern vom „Frachtführer". Der Grund dafür liegt darin, dass der Schiffseigner zwar in der Regel derjenige sein wird, welcher die Güterbeförderung auszuführen übernimmt und den Frachtvertrag mit dem Absender abschliesst, dass aber Schiffseigner und Frachtführer auch verschiedene Personen sein können. Namentlich gilt das vom Fall des Unterverfrachters, der auf Grund eines von ihm über das Schiff im Ganzen geschlossenen Frachtvertrages seinerseits Frachtverträge mit andern Personen eingeht; der Unterverfrachter hat zwar die Stellung des Frachtführers, aber nicht die des Schiffseigners. Vereinigen sich, wie es die Regel bildet, beide Stellungen in einer Person, so finden die Vorschriften über den Frachtführer und über dessen Pflichten in den allgemeinen Bestimmungen über den Schiffseigner ihre Ergänzung. In ähnlicher Weise ist auch in den seerechtlichen Bestimmungen des H.G.B. zwischen dem Rheder und dem „Verfrachter" unterschieden.

In dem vorliegenden Gesetz ist nun durchaus der Ausdruck „Schiffseigner" gewählt; damit ist deutlich genug der Eigenthümer des Schiffes im engsten Sinne gemeint; zugleich ist dem Brauch des Holländischen Gesetzbuches gefolgt, welches auch überall kurz und prägnant vom „Eigner" spricht. Den Gegensatz zum Schiffseigner bildet Derjenige, welcher ein Schiff nur gemiethet hat und sodann für seine Rechnung fahren lässt oder weiter verfrachtet. Vgl. darüber § 2.

Im Uebrigen hat die Thatsache, dass Jemand Eigner, Eigenthümer eines Schiffes ist, noch keine Wirkung, wenn er nicht dem Schiffe die im weiteren Texte des Paragraphen bestimmte Verwendung giebt. Wer nämlich sein Schiff einem Anderen zur Binnenschifffahrt überlässt, bringt diesen Letzteren in die Stellung eines Schiffseigners gegenüber Dritten. Vgl. § 2, vgl. aber auch Ziff. 10 zu diesem Paragraphen. Ueber die sonstigen rechtlichen Verhältnisse dessen, der Schiffseigner ist, spricht sich das Gesetz nicht aus. Der Schiffseigner kann also ein Einzelner sein, es kann aber auch eine Mehrheit von Personen sein: also eine offene Gesellschaft, eine Kommanditgesellschaft, eine Aktiengesellschaft, eine Aktienkommandite, eine

Genossenschaft, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht, eine stille Gesellschaft, eine Metagesellschaft. Eine andere Frage ist, ob auch eine Rhederei im Sinne des fünften Buches vom Seehandel auf Binnenflüssen zulässig ist. Diese Frage ist im Gesetze unberührt geblieben, wie eben überhaupt das „Verhältnis mehrerer Miteigner eines Binnenschiffes". Für eine Uebertragung der seerechtlichen Form der Theilhaberschaft, sagen aber die Motive des Gesetzes, wie sie in den Bestimmungen des H.G.B. über Rhederei geregelt ist, besteht kein Bedürfnis. Die Rhederei hat sich an den Seeplätzen auf Grund alter Handelsgewohnheiten entwickelt und eingelebt, während es an dieser Voraussetzung bei der Binnenschifffahrt gänzlich fehlt. Die Einführung einer neuen Gesellschaftsform für Zwecke des Schifffahrtbetriebes muss auch mit Rücksicht auf die vorhandenen und für solche Zwecke vollkommen ausreichenden Gesellschaftsformen (siehe vorstehend) als überflüssig betrachtet werden. In diesem Sinne hat sich auch die Praxis am Rhein ausgesprochen; die Handelskammer Coblenz, wie der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen haben sich in diesem Sinne erklärt, weil solche Rhedereien weder bis jetzt hier vorkämen noch künftig vorkommen würden. Anders Singelmann, der bekanntlich seinen Entwurf mehr für die nordischen Flüsse gemacht hat und dem zu Folge Rhedereien von Binnenfahrzeugen und von Dampfern schon bestünden. Dagegen hat der Verfasser der „Grundzüge" in den Verhandlungen des Reichsjustizamts erklärt: „Die Rhederei ist eine spezifische Form der Assoziation zur See, welche der Binnenschifffahrt fremd ist. Der bei der III. Lesung des H.G.B. seitens des bayrischen Delegirten vorgelegte Entwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes hatte wieder die Rhederei acceptirt. Vergl. im Uebrigen mehr über diese Frage in La Seite 66 u. ff.

Bei der Berathung der „Grundzüge" wurde von mehreren Seiten dringend verlangt, man solle diesem Abschnitt doch eine Reihe von Begriffsbestimmungen vorausschicken, weil sonst zu befürchten wäre, dass viele, die mit diesem Gesetz häufig zu thun hätten, die Grenzen dessen, was Schiffseigner — Schiffer — Frachtführer sei, nicht auseinanderzuhalten wüssten. Darauf gab der Regierungskommissar und Verfasser der Grundzüge folgende sehr klare Feststellung: „Schiffseigner sei der Eigenthümer des Schiffes, vorausgesetzt, dass er das Schiff auch selbst verwendet; der Schiffsvermiether sei dagegen nicht Schiffseigner. Anders aber im Falle des § 15 der Grundzüge (jetzt § 2); hier wird derjenige, welcher ein ihm nicht gehöriges Schiff verwendet oder die Führung einem andern anvertraut, in der Haftung dem Schiffseigner gleichgestellt. Der Begriff des Schiffers sei derselbe wie im Seerecht: der zur Führung des Schiffes aufgestellte Kapitän; auf verschiedenen Flüssen pflege man denselben Steuermann zu nennen; Frachtführer sei, was im Seerecht Verfrachter heisse. Dieser Ausdruck habe hier gewählt werden müssen, wo wir doch auch unmittelbar an den einschlägigen Titel des HGb. anschliessen wollten oder müssten. Die legale (gesetzliche) Definition aber laute: Frachtführer ist, wer gewerbsmässig einen Transport mittels Binnenschiffen unternimmt; das sei in der Regel der Eigenthümer des Schiffes, aber nicht minder der-

jenige, der das Schiff, sei es auf ein Jahr oder auf sonstige Zeit miete, also das Schiff zur Transportirung von Gütern verwende oder auch als Spediteur selbständig die Ausführung des Transportes übernehme. In letzterer Beziehung wurde noch von derselben Seite bemerkt: Wer kein Schiff besitzt und doch Konnossemente für Schiffe zeichne und die einschlägigen Transporte besorge, sei natürlich kein Schiffseigner; dieser sei eben nur Frachtführer, er habe alle Verpflichungen eines Frachtführers dem Empfänger gegenüber, nur das Schiff gehe ihn nichts an.

5) Die Worte „im Sinne dieses Gesetzes“ fehlen in den „Grundzügen“; ebenso im Ha., immerhin sind sie sehr am Platze, weil eben die Begriffsbestimmung des § 1 sich lediglich auf das in Frage kommende Gesetz bezieht, also z. B. für die deutsche Gewerbeordnung und für andere Reichsgesetze keine Anwendung zu finden hat. Es ist das desshalb nicht weniger nothwendig gewesen, weil im Allgemeinen sonst die deutsche Reichsgesetzgebung es möglichst vermeidet, Begriffsbestimmungen zu geben und die Festsetzung des Rahmens von Begriffen besser der Rechtsprechung überlässt.

6) Also nur der Eigenthümer, nicht der sonst dinglich berechtigte, also nicht der Nutzniesser, der Pfandberechtigte oder gar nur derjenige, der ein Forderungsrecht an dem Schiffe besitzt; anders unter Umständen nur beim Miether, vergl. darüber § 2, auf der anderen Seite ist der Schiffsvermieter nicht mehr unbeschränkter Eigner Dritten gegenüber.

7) „Zur Schifffahrt“; unter Ziff. 3 ist bereits bemerkt, dass die Fassung im HGB. Art. 450 wesentlich enger ist. Die Motive bemerken dazu: im Seerecht kommen nur Schiffe in Betracht, welche zum Erwerb durch die Seefahrt dienen, in dem vorliegenden weiter gefassten Entwurf ist vom Erwerbszweck abgesehen, darnach soll als Schiffseigner jeder Eigenthümer eines Binnenschiffes gelten, welcher dasselbe zur Schifffahrt verwendet, auch wenn dieselbe zu anderen als Erwerbszwecken erfolgt. Beim HGB. war seinerzeit aber nur der Handelszweck im Auge behalten, also dieser Gesichtspunkt, der vielleicht auch heute nicht mehr unbedingt aufrecht erhalten würde, wenn die Revision des HGB. erfolgen wird, kommt hier nicht ausschliesslich in Betracht, es bestehen keine Gründe, nur den gewerblichen Schifffahrtsunternehmer den Rechten und Pflichten dieses Gesetzes zu unterwerfen. Das gilt besonders von der Verantwortlichkeit des Schiffseigners für das Verschulden der Schiffsbesatzung; noch mehr, die auf Schiff und Fracht beschränkte Haftung des Schiffseigners und die damit zusammenhängende rechtliche Stellung der Schiffsgläubiger treffen auch bei anderer als der gewerbsmässigen Verwendung von Schiffen zu. Es ist nicht abzusehen, warum beispielsweise der Eigenthümer eines solchen Schiffes von der Verbindlichkeit zum Ersatz des Schadens, der durch Zusammenstoss einem andern Fahrzeug zugefügt ist, befreit sein sollte, während ihm umgekehrt, falls sein eigenes Schiff durch Kollision mit einem Frachtfahrzeug zu Schaden gekommen ist, gegen den Eigenthümer des letzteren ein Schadensersatzanspruch zustehen würde. — Unter den Begriff des Schiffseigners fallen daher nicht bloss die Eigenthümer der zur Güter- oder Personenbeförderung, sowie zur Schleppschifffahrt und zum Fischen

bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigenthümer von Lustyachten, von Hafenpolizeidampfern und ähnlichen im amtlichen Dienste benutzten Fahrzeugen. Auch auf die Person des Schiffseigners kommt es dabei nicht an, also auch Staatsschiffe gehören hieher. — Der Ausdruck „Schifffahrt“ selbst, genau genommen, heisst aber, dass es sich um ein Fahrzeug handeln muss, das vom Orte weg bewegt wird. Um die Sprachweise des s. z. Handelstagsentwurfs zu wählen, gehören also auch hierher Fischerkähne, Prähme, Fähren, Bagger u. s. w. Auch die sog. Gierponten, die doch auch nur Fähren besonderer Art sind, Überfahrnachen u. s. w. Selbst der Inhalt des Schiffes ist gleichgültig: also die kleinen Backsteinnachen auf dem Oberrhein so gut wie die grossen Lastschiffe zwischen den Seehäfen und dem Oberrhein. — Von Schifffahrt kann man nicht mehr sprechen bei den, wenn auch Schiffen ähnlichen Bauten, welche nicht zur Bewegung auf dem Wasser dienen; die Schiffe also, welche Badeanstalten tragen und die stabil, fest angebracht am Ufer liegen, dienen nicht der Schifffahrt, anders aber doch wohl für die Zeit, während der sie abgefahren werden, also vor Eintritt des Winters, wenn die Schiffe, auf welchen die Badeanstalten ruhen, von ihrem jeweiligen Liegeplatze nach einem andern Teil des offenen Flusses oder des Hafengebietes verbracht werden. Denn in dieser Zeit dienen sie der Schifffahrt. Kollisionen, Bergung, Hilfeleistung bei dieser Fahrt müssen unter das Schifffahrtsgesetz gestellt werden. Auch die Pontons, die Teile einer stehenden Schiffbrücke, dienen nicht der Schifffahrt, so lange sie in diesem Dienste verwendet werden, ebensowenig wird das blosse Öffnen und Schliessen der Schiffbrücke, womit ja eine gewisse Bewegung der Brückentheile nicht vermieden werden kann, unter die Schifffahrt gezählt werden können; wenn dagegen eine solche stehende Schiffsbrücke eines Tages abgebrochen wird, wie z. B. demnächst in Worms, und die Schiffstheile werden irgendwohin anders verbracht, beispielsweise wie das in dem eben gegebenen Beispiel der Fall sein soll, nach Gernsheim, um dort als Schiffsbrücke zu dienen, so muss diese Fahrt, wenn sie auch nur eine einmalige ist, als eine „Schifffahrt“ betrachtet werden. Überhaupt ist ja nicht in dem § 1 von der gewerbsmässigen Schifffahrt die Rede, sondern nur von der Bewegung der Schiffe als solcher, vom Fahren der Schiffe. Baggereinrichtungen, die stabil sind, gehören also nicht hierher, fahrende zur gelegentlichen Bewegung dienende Baggerschiffe aber allerdings. Vgl. auch Ziff. 9. Durch die jetzige Fassung ist die frühere Fassung gegenstandslos geworden, wie sie noch in La vorgeschlagen ist: Eigenthümer eines zu Frachtfahrten, Personenbeförderung oder Schleppfahrten dienenden Fahrzeuges. — Es soll eben garnicht unterschieden werden, welchem speciellen Zweck ein Schiff dient, ausser dem Zweck der Schifffahrt selbst. In den „Grundzügen“ war die Rede von „Binnenschifffahrt“, dieses Wort ist identisch mit Schifffahrt, weil es sich in vorliegendem Gesetze überhaupt nur um Schiffe auf Binnengewässern handelt. Vgl. freilich auch Ziff. 11, über die Begriffsbestimmung dessen, was „Schiff“ ist.

Da die Namengebung nach unseren Ausführungen nicht entscheidet, dürfte es von Interesse sein, verschiedene Bezeichnungen aufzuführen, unter

welchen auf verschiedenen deutschen Strömen Schiffe vorkommen; wir haben dabei alle Bezeichnungen ausgeschieden, welche die Worte Kahn oder Schiff mitenthalten: Im Memel- und Pregelgebiet: Wittinnen, Galler. — Im Weichselgebiet: Dubassen, Giehren, Galeren, Gallerte, Boydacks. — Im Odergebiet: Fischerpolken, Zillen, Zillenböcke. — Im Elbegebiet: Schuten, Ewer (Leichterfahrzeuge). — Im Jade-, Ems- und Vechtegebiet: Muttschiffe, Emspunten, Schuiten. — Im Rheingebiete: Doppel- und andere Schelcher. — Im Donaugebiete: Plätten, Schachteln. —

[8]) Auf „Flüssen oder sonstigen Binnengewässern". In den Grundzügen war diese Bezugnahme gar nicht enthalten, sie konnte wohl auch ebensogut weggelassen werden, sie dient nur zur grösseren Verdeutlichung: alle Gewässer binnen der See irgend welcher Art, welche der Schifffahrt dienen, gehören hierher, wie man sie auch nennen mag: Kanäle Seeen, Teiche, Weiher. Die jetzige Fassung ist jedenfalls zweifelsfreier als jene in früheren Entwürfen: „auf Flüssen, Kanälen und Binnengewässern"; sie sagt auf allen schiffbaren Gewässern, wie immer ihr Name auch sein mag.

[9]) „eines für die Schifffahrt bestimmten Schiffes." Die Schiffe, welche Badeanstalten und andere ins Wasser gelegte Bauwerke tragen, diejenigen, welche stehende Schiffsbrücken tragen, sind als solche in dieser Zweckbestimmung (vergl. aber auch vorstehend Ziffer 7) nicht für die Schifffahrt bestimmt; wenn also ein Schiff an einem Schiffsbrückenpfeiler Kollision erleidet, kann es nicht etwa gegen die Eigenthümer der Schiffsbrücke in gleicher Weise im Sinne dieses Gesetzes Entschädigungsklage stellen, wie gegen den Eigenthümer eines Schiffes, dem gegenüber Kollision stattfand.

[10]) „eines zur Schifffahrt „verwendeten" Schiffes". Hier gilt theilweise das zu Ziff. 7 und 9 Gesagte; es genügt nicht, dass ein Schiff an sich zur Schifffahrt bestimmt ist, es muss auch thatsächlich dazu, wenn auch nur vorübergehend, verwendet werden. Die Schiffe, auf denen Brücken ruhen u. s. w., können ursprünglich für die Schifffahrt bestimmt gewesen sein; aber werden sie einmal stabil gemacht und in den Dienst des Uebergangs über das betreffende Gewässer gestellt, so hören sie damit auf, für die Schifffahrt verwendet zu sein. Etwas enger ist die in früheren Entwürfen (auch in HGB. Art. 450) angewendete Fassung: „eines der Schifffahrt dienenden Schiffes". Damit war wohl gesagt, dass das Fahrzeug für die Schifffahrt bestimmt, nicht aber gleichzeitig dazu verwendet ist. — Also die hier gegebene Fassung ist wohl die weiteste und klarste, die überhaupt gegeben werden kann, aber wohl auch deshalb gegeben werden musste.

Die Motive bemerken hierzu noch: Dieser Ausdruck, der auch in dem § 2 wiederkehrt, soll erkennbar machen, dass die Verfügung über das Schiff ein wesentliches Moment für den Begriff des Schiffs bildet. Nur wenn der Eigenthümer mit Führung des Schiffes einen Schiffer betraut, welcher für den Eigenthümer und nach seiner Anweisung und Verfügung zu handeln hat, oder wenn er selbst das Schiff in der Weise führt, dass die Verwendung des Schiffes im einzelnen Falle von seiner eigenen Ent-

scheidung abhängt, ist er als Schiffseigner im Sinne des Gesetzes zu betrachten, ähnlich wie auf der See. Anders bei Vermietung des Schiffes u. s. w. nach § 2. Dagegen begründet es an sich keinen Unterschied, ob die Verwendung des Schiffes für eigene oder für fremde Rechnung stattfindet.

[11]) Man könnte fragen, was ist denn ein „Schiff"? Hätte das nicht auch definirt werden können? In der Berathung der „Grundzüge" sprach sich der Verfasser derselben wie folgt darüber aus: „Man habe hier wie in anderen Reichsgesetzen davon abgesehen, zu definiren, was eigentlich ein Schiff sei. Man habe sich blos damit begnügt (unten in § 120) bezüglich der Registerpflicht gewisse Grössenmasse aufzustellen. Hierher sollten eben alle Arten von Binnenschiffen gehören. Unter Schiffen verstehe man Alles Einschlägige, ob es Schiff oder Kahn sei. Eine Grenze in dem Gesetze zu ziehen, sei kaum möglich, aber es bestehe hierfür auch kein Bedürfnis."

Es entscheidet also nicht etwa, wie schon oben Anm. 7 gesagt, die Form des Schiffes, noch auch dessen Zweck. Beispielsweise würden also die Kriegsschiffe aller Art, wie sie auf unseren Binnengewässern Einführung finden könnten, z. B. die Torpedoboote u. s. w. Schiffe im Sinne dieses Gesetzes sein. Ebenso die z. B. für Petroleumtransporte ganz verschiedenen Arten von Schiffen; in diesem Dienste sind ja gar verschiedene Formen bereits patentirt oder doch in Vorschlag gebracht worden. Es genügt, wenn derartige Gefässe irgend welcher Art für die Schifffahrt, also für die Bewegung auf Binnengewässern bestimmt und dazu auch verwendet werden, ohne alle Rücksicht darauf, ob der damit beabsichtigte Zweck auch erreicht worden ist oder je erreicht werden wird: die Absicht und der thatsächliche Vorgang allein sind die entscheidenden Momente. Auch die Sportboote aller Art für Ruderzwecke, so klein und unscheinbar sie sein mögen, die kleinen Flyer (Flieger) für die verschiedensten Schifffahrtszwecke gehören ebenso gut hierher wie die Schiffsgefässe aller möglichen Dimensionen des modernen Binnenschifffahrtsbaues. Bei Schiffen, die gleichzeitig der See- und Binnenschifffahrt in Form regelmässiger Fahrten dienen, ist die Entscheidung davon abhängig, ob die eine oder andere Art der Verwendung die massgebende ist. So gilt von den Schiffen, die von einer Cölner Gesellschaft aus Cöln direkt nach London und umgekehrt regelmässig geführt werden, dass sie durchaus als Seeschiffe behandelt werden und zwar desshalb, weil, wie uns aus Cöln mitgetheilt wird, Cöln als Seehafen betrachtet wird, und daher die Seeschiffe ihren Charakter als Seeschiffe nicht verlieren. Ähnliches würde also analog auch für die englischen Güterschiffe gelten, die nach anderen niederrheinischen Häfen, welche als Seehäfen erklärt sind, gelegentlich kommen. Der preussische Verkehrsminister hat übrigens jüngst gegenüber der Stadtverwaltung in Ruhrort erklärt: „Jeder Hafen, in welchem Seeschiffe verkehren, ist ein Seehafen." Köln und Düsseldorf sind aber Seeregisterhäfen, weil hier Eigner von Seeschiffen ihren Sitz haben und daher von dem dortigen Amtsgerichte geführte Schiffsregister eingeführt sind, in die dort heimathberechtigte Seeschiffe

eingetragen werden. Auch Musterungsbehörden sind an beiden Plätzen in Person der beiden Hafenkommissare. — Die Bestimmungen, betr. das Binnenschiffsregister, welche die Registrirung von einer bestimmten Grösse abhängig machen, haben für die hier gegebene Frage keine Bedeutung. Über Schiffe für den Ortsverkehr vgl. besondere Bestimmungen in § 139.

Alle diese Ausführungen in dieser Anmerkung und in Anmerkung 7 decken sich aber freilich nur mit dem Wortlaut des Gesetzes, nicht mit den Motiven der Regierung selbst. In letzteren entdecken wir aber eben einen inneren für uns unlösbaren Widerspruch: zu § 1, Abs. 1 der Motive, wo vom Schiffseigner die Rede ist, wird dort, wo ausgeführt ist, dass mit Recht bei der Binnenschiffahrt nicht bloss der „gewerbliche“ Unternehmer in den Kreis der Regelung gezogen sei, weiter fortgefahren: Unter den Begriff des Schiffseigners fallen deshalb nach dem Entwurf (und das ist bei den Verhandlungen des Gesetzes in den verschiedenen Stadien nirgends angestritten worden, gilt also auch für das Gesetz) nicht blos die Eigenthümer der zur Güter- und Personenbeförderung, der zur Schleppschifffahrt und Fischerei bestimmten Schiffe, sondern auch die Eigenthümer von Lustjachten, von hafenpolizeilichen Dampfern und ähnlichen im amtlichen (warum denn nur amtlich?) Dienste benützten Fahrzeuge.“ —

Zum letzten Absatz der Motive des § 1 aber, wo der Begriff Schiff gegeben und erläutert wird, ist folgendes ausgeführt: Auch in Betreff der Fahrzeuge, die als Schiffe im Sinne des Gesetzes zu betrachten sind, ist eine besondere Abgrenzung im Entwurfe nicht gegeben.“ Um so auffallender ist der nächstfolgende Satz: „es sind demnach alle Fahrzeuge dahin zu rechnen, welche zur Schifffahrt verwendet und nach dem allgemeinen Sprachgebrauch als Schiffe bezeichnet zu werden pflegen. — Gewöhnliche (?) Boote, heisst es weiter, Nachen, Gondeln und ähnliche (?) kleine Fahrzeuge, welche zu Lustfahrten (aber vorher waren Lustjachten anders behandelt, wo beginnt die Lustjacht und wo hört das Fahrzeug zur Lustfahrt auf?) oder zum Übersetzen von Personen benützt zu werden pflegen, fallen daher nicht unter das Gesetz.“ Offenbar bleibt diese Erklärung, man mag sie beurteilen, wie man will, hinter dem Wortlaute des Gesetzes zurück und es ist kein Grund vorhanden, warum eine solche enge Auffassung hier statthaben kann, gerade mit Bezug auf die Verantwortlichkeit der Eigner solcher Schiffe. — Auch kleine Schiffe können grossen Schiffen bei Kollisionen Schaden bringen.

Einen ähnlichen Gesichtspunkt hat auch der Reichstagsabgeordnete Stadthagen in der II. Lesung des Reichstags vom 29. April 1895 geltend gemacht; derselbe weist auf eine durch § 1 im Sinne der Motive geschaffene ganze Kategorie von Personen hin, von der es nach Annahme eines derartigen Paragraphen zweifelhaft ist, nach welchem Rechte sich ihre Verhältnisse schliesslich regeln. — Als sozialdemokratischer Redner denkt er natürlich vor Allem an den Abschnitt über Schiffsmannschaft, „ich weiss nicht, sagte derselbe Redner, welches das unterscheidende Merkmal sein soll, zwischen den „Schiffen“ dieses Gesetzes und den „kleineren Fahrzeugen“ und ich

weiss noch weniger, wie sich eigentlich die Regierung denkt, nach welchem Rechte die Personen, die als Besatzungen solcher kleiner Fahrzeuge dienen, behandelt werden sollen.“ Leider ist auf diese Anfrage irgendwelche Äusserung vom Regierungstisch nicht gefallen, ebensowenig eine Erklärung ausserhalb der Versammlung; auch in der Kommission fand eine Erörterung dieser Frage nicht statt. Der Paragraph wurde in der II. und ebenso in der III. Lesung ohne alle weitere Diskussion angenommen.

[12]) Fremde Gesetzgebung. Das Recht an ausländischen Schiffen in Deutschland richtet sich nach dem internationalen Privatrecht. Bezüglich einzelner Vorschriften hierüber, vgl. weiter unten! Die Zahl der ausländischen Gesetzgebungen, welche die Verhältnisse der Binnenschifffahrt einer besonderen Regelung unterzogen haben, ist eine sehr bescheidene. Man darf aber freilich auch beifügen, dass auf dem Kontinent Deutschland, was die Bedeutung der Frachtschifffahrt und deren Umfang betrifft, der wichtigste Staat überhaupt ist. Immerhin ist ein fortgesetzter Hinweis auf andere Staaten in dieser Bearbeitung nicht ganz unangebracht. Welche Staaten nach den Motiven des Gesetzentwurfes überhaupt nur in Betracht kommen, darüber mehr in Anm. 1 oben.

Das neue vom englischen Parlament auch bereits beschlossene Gesetz ist eigentlich nichts Anderes als eine neue Akte, welche im Zusammenhang mit der ursprünglichen Merchant Shipping Act von 1854 zahlreiche seitdem geschehene Amendirungen an der geeigneten Stelle berücksichtigt, nämlich die vom Jahre 1855, 1862, 1867, 1871, 1872, 1873, 1876, 1890. Es handelt sich also dabei weniger um neues, als um äusserlich besser geordnetes und daher übersichtlicheres Recht.

Was nun die hier in Frage stehende Bestimmung selbst betrifft, so verzichtet das Niederländische Gesetzbuch auf die Begriffsbestimmung des Eigenthümers eines Schiffes. Aehnlich das Italienische, welches auch überall von Schiffseigenthümern spricht.

[13]) Was die Abgrenzung der zum See- und zum Binnengebiet gehörenden Gewässer in Deutschland betrifft, so ist in dieser Beziehung die nöthige Grundlage schon in den Bestimmungen gegeben, welche der § 1 der Vorschriften über die Registrirung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 enthält: Darnach gilt als Seefahrt im Sinne des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 in den nachstehend aufgeführten Gewässern, die Fahrt ausserhalb der dabei bezeichneten Grenzen:

1. bei Memel ausserhalb der Mündung des Kurischen Haffs.
2. bei Pillau ausserhalb des Pillauer Tiefs.
3. bei Neufahrwasser ausserhalb der Mündung der Weichsel.
4. in der Putziger Wiek ausserhalb Rewa und Heisternest.
5. bei Dievenow, Swinemünde und Peenemünde ausserhalb der Mündungen der Dievenow, Swine, sowie ausserhalb der nördlichen Spitze der Insel Usedom und der Insel Ruden.
6. bei Rügen östlich ausserhalb der Insel Ruden und des Thiessower Höfts, westlich ausserhalb Wittower Posthaus und der nördlichen Spitze von Hiddens-Oe, sowie ausserhalb des Bock bei Barhöft.

§ 2.[1]

(Der Schiffseigner im weiteren Sinne, Ausrüster).

(Ha. Art. 477.)

Abs. 1. Wer ein ihm nicht gehöriges[2]) Schiff zur Binnenschifffahrt[3]) verwendet[4]) und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer[5]) anvertraut,[6]) wird Dritten gegenüber als Schiffseigner im Sinne dieses Gesetzes[7]) angesehen.[8])

Abs. 2. [9]) Der Eigenthümer kann denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffs einen Anspruch als Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 116) herleitet, an der Durchführung des Anspruchs nicht hindern, sofern er[10]) nicht beweist, dass die Verwendung ihm gegenüber eine widerrechtliche und der Gläubiger nicht in gutem Glauben war.[11])[12])

7. bei Wismar ausserhalb Jackelbergs Riff, Hannibalgrund, Schweinskötel und Lieps sowie ausserhalb Tarnewitz.

8. auf der Kieler Föhrde ausserhalb Stein bei Laboe und Bülk.

9. auf der Eckernförder Bucht ausserhalb Nienhof und Bockniss.

10. bei Flensburg, Sonderburg, Apenrade ausserhalb Birknakke und Kekenis-Leuchtthurm, sowie ausserhalb Tundtoft-Nakke und Knudshoved.

11. bei Hadersleben ausserhalb Raadhoved, Insel Aarö, Insel Linderum und Orbyhage.

12. bei Husum ausserhalb Nordstrand.

13. auf der Eider ausserhalb Vollerwiek und Hundeknoll.

14. auf der Elbe ausserhalb der westlichen Spitze des Hohen Ufers (Dieksand) und der Kugel-Bake bei Döse.

15. auf der Weser ausserhalb Cappel und Langwarden.

16. auf der Jade ausserhalb Langwarden und Schillingshörn.

17. auf der Ems ausserhalb der westlichen Spitze der Westermarsch (Utlands-Hörn) und Ostpolder Siel.

Zu § 2.

[1]) Dieser Paragraph entspricht durchaus der Fassung, wie sie schon in Gu. vorgeschlagen ist. Der einzige Unterschied ist die lediglich redaktionelle Änderung am Schlusse des ersten Absatzes: „Dritten gegenüber“ statt „im Verhältniss zu Dritten“. — Auch die privaten Entwürfe vor der Bekanntgabe der Gu. lauten im Wesentlichen durchaus gleich. — Noch wichtiger ist, dass die Fassung dieses Paragraphen auch dem Art. 477 Ha. entspricht, von den schon bei § 1 erwähnten Änderungen abgesehen. Die ganze Rechtsprechung auf Grund dieses Paragraphen kann also hier zur Anwendung kommen. Es liegt hier überhaupt ein schon im Alterthum anerkannter Rechtssatz vor uns; vorausgesetzt wird dabei, dass nicht etwa der wirkliche Schiffseigenthümer es ist, welcher dadurch das Schifffahrts-

gewerbe ausführt, dass er das ganze Schiff verfrachtet oder für längere Zeit vermiethet und sich durch den unter seinem Befehl stehenden Schiffer vertreten lässt. Dieser letztere Fall pflegt, wenigstens zur See, in folgender Weise vorzukommen: Der Eigenthümer verchartert sein Schiff im Ganzen an Jemand für eine gewisse Reise, der seinerseits dasselbe wieder an Andere auf Stückgüter verfrachtet; dann ist der erstere (der Verfrachter im seerechtlichen Sinn) der Frachtführer und somit allein als Schiffseigenthümer anzusehen; denn wenn auch hier der Frachtkontrakt mit den einzelnen Befrachtern nicht für Rechnung des Eigenthümers geschlossen wird, so ist doch der Hauptfrachtkontrakt zwischen dem Miether und Eigenthümer vorwiegend und vor Allem massgebend. — Ebenso verhält es sich in dem Falle, wenn ein Schiff an Jemand auf eine gewisse Zeit vermiethet wird. Auch hier ist der Eigenthümer immer noch als der Schiffseigenthümer im Sinne des § 1 zu betrachten, wenn der Kapitän (Schiffer) und die Mannschaft des Eigenthümers auf dem Schiffe bleiben und fortwährend der Disposition des Letzteren untergeben sind. In beiden Fällen ist der Schiffer in Wirklichkeit der Vertreter des Eigenthümers und führt in dessen Namen die Reise des Schiffes aus. Beide Fälle unterscheiden sich von einander nur dadurch, dass die Zeit, für welche der Eigenthümer sein Schiff einem Andern dienstbar macht, anders bestimmt und in dem einen Falle nach der Dauer einer gemachten Reise, in dem andern Falle nach einer Frist bemessen ist, für welche der Eigenthümer nur die Bestimmung der Reise dem Dritten überlassen hat. Diese Fälle bedurften im Gesetze selbst keiner besonderen Erwähnung, abgesehen davon, dass diese Fälle wohl in der Binnenschifffahrt an sich seltener sein mögen. Zwei Momente sind es, welche für den „Schiffseigner im weiteren Sinne", also nach § 2, massgebend sind:

a) Die Verwendung eines fremden Schiffskörpers auf eigene Rechnung zur Binnenschifffahrt, d. h. der Ausrüster muss selbständig über das Schiff bestimmen und namentlich dem Schiffer gegenüber die Stellung des verfügungsberechtigten Unternehmers innehaben. Man nennt das Ausrüstung, den betr. Ausrüster: Armateur.

b) Die Führung in eigener Person oder durch seinen Schiffer.

Ein anderer möglicher Fall ist noch folgender: Der Schiffseigner vermiethet nur den Körper des Schiffes an Jemand, der dann die Ausrüstung des Schiffes auf seine Kosten besorgt, namentlich auch den Schiffer anstellt oder wenn, obschon der Vertreter des Schiffseigners auf dem Schiffe bleibt, (vielleicht damit der letztere noch einige Garantie für eine entsprechende Behandlung des Schiffes behält) dieser Schiffer der Direktion des Miethers (Schiffsausrüsters) unterstellt wird, so ist der Eigenthümer in der That gar nicht mehr an dem Betriebe der Schifffahrt betheiligt. Der Schiffer repräsentirt dann nicht mehr den Eigenthümer des Schiffes, führt nicht mehr in dessen Namen die Frachtkontrakte aus, der letztere kann deshalb auch keine Verpflichtungen ähnlich denen des Schiffseigners haben. An seine Stelle muss vielmehr der Ausrüster des Schiffes treten. Solche Verträge können aber nicht allein in Miethsverträgen

liegen, sondern z. B. auch darin, dass einem das Eigenthum, einem andern die *Nutzniessung* des Schiffes zusteht oder, dass Jemand auf rechtswidrige Weise ein Schiff im Besitz hat und dasselbe zur Binnenschifffahrt verwendet. Es kann hier unentschieden bleiben, ob solche Fälle bereits zur Zeit auf Binnengewässern vorkommen; trotzdem mussten diese Vorkommnisse auf See hierher genommen werden, weil bekanntlich bei neuen Gesetzen, besonders wenn die Haftverbindlichkeiten strenger sind als bisher, die Praxis nur zu gerne neue Wege aufsucht, um eine gesetzliche Verantwortlichkeit von sich abzuwälzen. *Entscheidend für die Schaffung der ganzen Bestimmung ist überhaupt das Interesse der Schifffahrt*, nicht so sehr auch das Interesse des einzelnen Schiffseigners. Häufig nämlich ist es für den, welcher mit einem Schiffer ein Rechtsgeschäft abschliesst, äusserst schwer, ja unter Umständen ganz unmöglich, festzustellen, ob der Schiffer als Vertreter des Eigenthümers oder eines Miethers des Schiffes handelt. Ueber die daraus zu ziehenden Folgerungen, vergl. die anderen Anmerkungen zu diesem Paragraphen.

2) Also ein Schiff, über welches er eine Verfügung nicht hat, vgl. den unter Ziff. 1 erwähnten Fall.

3) In § 1 ist die Rede von Schifffahrt schlechthin, hier von Binnenschifffahrt. Ein wirklicher Unterschied besteht nicht, es ist nur eine Oberflächlichkeit in der Sprachweise.

4) Vgl. das zu § 1 Ziff. 10 Gesagte.

5) Vgl. Näheres in Abschnitt II § 7 ff.

6) Der Ausdruck „anvertraut" ist kein rechtlicher: es ist also ganz gleich, welche Art von Interesse zwischen dem Eigenthümer des Schiffes und dem Ausrüster besteht; es genügt jeder Rechtsakt, welcher eine nur zeitweilige Überlassung des Schiffes zum Inhalt hat.

Die Motive äussern sich darüber: Bei der Mannigfaltigkeit der Formen, in welchen gerade bei der Binnenschifffahrt die Überlassung von Schiffen zu längerem Gebrauch vorkommt, wird es mitunter zweifelhaft sein, ob der eine oder andere Fall vorliegt. Das Gesetz muss sich aber gerade mit Rücksicht auf die verschiedenen Arten der Verhältnisse auf einen allgemeinen Grundsatz beschränken. Der Versuch, durch Bestimmungen kasuistischer Art, also das Bestreben, alle etwa vorkommenden Fälle als solche regeln zu wollen, den rechtlichen Charakter der einzelnen in Betracht kommenden Verhältnisse klarzustellen, dürfte vergeblich sein. Die materielle Sicherheit der betheiligten Dritten, fahren die Motive fort, ist übrigens in beiden Fällen die gleiche; denn diejenigen, welche aus Anlass der Verwendung des Schiffes Ansprüche erwerben, mit denen das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger verbunden ist (§ 102 ff.), haben dieses Recht nach Absatz 2 auch in dem Falle der Verwendung des Schiffes durch einen andern als den Eigenthümer; nur wenn die Verwendung durch den Ausrüster eine widerrechtliche war und der Gläubiger hiervon bei der Begründung seiner Forderung Kenntniss gehabt hat, muss eine Ausnahme von diesem Grundsatz eintreten. Es ist aber wohl anzunehmen, dass wie auf

der See so auch auf den Binnengewässern der Fall von gestohlenen und geraubten Schiffen ein ausserordentlich seltener ist.

[7]) Diese erst später in den Entwurf gekommenen Worte, welche in früheren Entwürfen fehlten, sollen gerade das unter 8 Aufgeführte herausheben. — Hier soll jedoch noch besonders hervorgehoben werden, dass natürlich der Eigenthümer das Schiff auch selbst verpfänden kann, ebenso wie er es verkaufen kann. Noch wichtiger ist, zu bemerken, dass der Eigenthümer sich trotz § 2 auch öffentlich-rechtlichen Pflichten nicht entziehen kann: die Anforderungen der Strompolizeibehörde in Ansehung des Schiffes z. B. das Verlangen, ein gesunkenes Schiff zu heben und andere, gehen auf alle Fälle an den Eigenthümer, nicht an den Ausrüster. Dasselbe gilt von den in solchem Falle erwachsenden Kosten; hier entscheidet also nicht § 2, sondern das Verhältniss zwischen Eigenthümer und Ausrüster oder richtiger es entscheiden die allgemeinen Rechtsgrundsätze.

[8]) Hier kommen einzig und allein nur diejenigen Rechte und Pflichten in Betracht, welche als Folge des Schifffahrtsbetriebes (die „Verwendung" als Schiff zur Binnenschifffahrt) erscheinen, nicht aber diejenigen Rechte und Pflichten, welche aus dem Schiffseigenthum als solchem herrühren, also besonders die Haftung mit Schiff und Fracht aus Kollisionen, Havarie etc. und zwar eben im Interesse der Schifffahrt selbst. Daher folgt aus der durch § 2 bedingten Stellung des Schiffseigenthümers natürlich nicht das Recht der freien Veräusserung des Schiffes seitens des Ausrüsters, es müsste denn sein, dass dieses Recht auch dem Schiffer (Schiffsführer) selbst vom Gesetze zugestanden ist. In allen übrigen Fällen besässe der Schiffseigner den Eigenthumsanspruch gegen den Erwerber des Schiffes auf diesem Wege. Anders aber, wenn der Ausrüster Rechtsgeschäfte abschliesst. Hier kann wenn die Voraussetzungen des § 2 vorliegen, derjenige, der sich mit ihm in Verträge einlässt, die Rechte eines Schiffsgläubigers, z. B. das Pfandrecht am Schiffe beanspruchen. Die Geltendmachung dieses Rechtes kann der Schiffseigner nicht fordern, es müsste denn der betr. Gläubiger selbst in mala fide sein, d. h. er müsste sich dessen bewusst sein, dass die Verwendung des Schiffes von Seite des Ausrüsters eine unbefugte gewesen wäre.

Man kann dieses ganze eigenartige Recht des Schiffers im Sinne des § 2 am kürzesten dahin präzisiren, dass es nur soweit reicht als eben das Interesse der Verkehrssicherheit auf den Binnengewässern selbst. Was den letzterwähnten Fall betrifft, so braucht nicht der Gläubiger etwa seine bona fides, d. h. dass er in gutem Glauben gehandelt habe, zu beweisen, es muss vielmehr die Kenntniss von der Unbefugtheit der Verwendung des Schiffes nachgewiesen werden, wenn der Eigenthümer des Schiffes obsiegen will; in der That ist auch der Beweis des Gläubigers, dass er in gutem Glauben sei, fast unmöglich. — Hier haben wir also eine Bestimmung vor uns, wo öffentliche allgemeine Interessen als stärker erachtet werden, als das umfassendste Privatrecht des Einzelnen, des Eigenthümers.

[9]) Der ganze zweite Absatz ist nur eine natürliche Folge des ersten; nur ist hier wie schon in den vorstehenden Bemerkungen gesagt, der eine

§ 3.[1])

(Haftung des Schiffseigners für gewisse Schäden.)

(Ha. Art. 451, 445.)

Abs. 1. [2]) Der Schiffseigner[3]) ist[4]) für den Schaden[5]) verantwortlich,[6]) welchen eine Person der Schiffsbesatzung[7]) einem Dritten[8]) durch ihr Verschulden[9]) [10]) in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen[11]) zufügt.[12])

Abs. 2. Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft (§ 21) und alle übrigen auf dem Schiff angestellten[13]) Personen mit Ausnahme der Zwangslootsen.[14]) [15]) [16])

Fall besonders herausgehoben, wo eine widerrechtliche Verwendung des Schiffes vorliegt und der Gläubiger selbst nicht in gutem Glauben gewesen, ein Fall, der wie gesagt, selten genug vorkommen mag.

[10]) Vgl. Ziff. 8 am Ende in diesem Paragraphen.

[11]) Hier ist noch ausdrücklich über die Bedeutung des ganzen Paragraphen zu bemerken, dass das Miethen von Schiffen auf sämmtlichen deutschen Flüssen, namentlich aber auf dem Rhein, sehr häufig zu sein pflegt; es ist übrigens seinerzeit bei den Vorerhebungen zur Ausarbeitung eines Binnenschifffahrtsgesetzes mit besonderer Beziehung auf den Rhein in kaufmännischen Kreisen die etwas zu fachjuristische Abfassung dieses Absatz 2 getadelt worden; demgegenüber kommt zu erwägen, dass eben auch der Jurist seine eigene Sprache hat und haben muss; es ist nicht immer möglich, populär und juristisch zugleich zu sprechen. Noch wichtiger ist und das gilt auch für andere Paragraphen dieses Gesetzes, dass dasselbe sich in diesem Falle unmittelbar ans Ha. und die darüber erflossene Rechtsprechung unmittelbar anschliessen soll; das wäre gefährdet, so bald man eine andere Redaktion beliebte; nun kann aber kaum ein Zweifel entstehen, dass dieser letzte Umstand ungleich wichtiger ist als die Gefahr des Missverständnisses einer Darstellung, wie sie im Ha. seit mehr als 30 Jahren schon eingewöhnt ist.

[12]) Fremdes Recht. Dem niederländischen und italienischen Rechte ist eine solche Bestimmung unbekannt.

Zu § 3.

[1]) Die Haftung des Schiffseigners für Schaden, welcher anderen Personen bei Ausführung der Schifffahrt zugefügt wird, — anders bei der Haftung durch den Frachtvertrag, also soweit die Haftung des Schiffseigners von den Ladungsbetheiligten z. B. wegen Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern in Anspruch genommen wird und §§ 57 und 58 zur Geltung kommen, vgl. dortselbst — gehört zu den wichtigsten Fragen, welche im Gesetze zu regeln sind. In der That hat daher gerade diese Frage zusammen mit der unmittelbar damit zusammenhängenden in § 4 geregelten Frage, — beide haben dasselbe Objekt — bereits bei der seinerzeitigen vertraulichen Berathung der Grundzüge dieses Gesetzentwurfs wie später in Denkschriften

der verschiedenen an der Binnenschifffahrt interessirten Kreise, endlich in den öffentlichen Sitzungen des Reichstags und natürlich nicht minder in der Reichstagskommission die eingehendste Erörterung hervorgerufen, auf die wir im Einzelnen mehrfach zurückkommen müssen.

Die hier betheiligten Interessen stehen eben in einem natürlichen Gegensatz. Eine gewisse Ausgleichung, meinen die Motive, werde sich aber doch dadurch erreichen lassen, dass wie im Seerecht, die beiden Fragen, für welche Schäden der Schiffseigner einzustehen hat (§ 3) und mit welchen Vermögenswerthen er haftet (§ 4), auseinandergehalten und durch eine Beschränkung in der letzteren Richtung zu weitgehende Folgen der im übrigen nicht zu entbehrenden Strenge der Haftung verhütet würden. Im Uebrigen verhalten sich die beiden Paragraphen wie Prinzip und Ausführung zu einander. § 3 enthält das allgemeine Prinzip, § 4 dessen Ausführung im Einzelnen. — Immerhin ist in § 3 weniger an Verträge gedacht, welche dem Schiffseigner Entschädigungsansprüche entstehen lassen könnten, als an Haft für sonstige Fälle, wo dritten Personen auf Grund der Schifffahrt Schadenersatz zugebilligt werden muss, also um unerlaubtes Verhalten, um sogenannte Delikte und die denselben entsprechende Schadloshaltung.

[2]) Die ganze Bestimmung ist unverändert in den Gesetzentwurf aufgenommen, wie sie bereits in den „Grundzügen" selbst vorgeschlagen war. — Es ist hier übrigens nur dasjenige aufgenommen, was seit der Einführung des Ha im Seerecht gilt: der Wortlaut der Art. 451 und 445. Im Seerecht hat sich diese Bestimmung auch in der That allgemeine Anerkennung verschafft. Natürlich ist hier keineswegs nothwendig, dass der Verletzte mit dem Schiffseigenthümer in irgend einem Vertragsverhältniss steht. Der Schwerpunkt dieses Paragraphen liegt vielmehr in der Anerkennung der Ersatzpflicht des Schiffseigners auch für solche Schäden, welche ausserhalb eines Vertrags-Verhältnisses durch die Schuld der Schiffsbesatzung, insbesondere des Schiffers, anderen Personen zugefügt werden. Dahin gehören aber namentlich Schäden durch Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe, durch Anfahren gegen Brücken, Schleusen, Uferanlagen, Badeanstalten und dgl., nicht minder auch durch Verletzung des Körpers oder der Gesundheit von Personen.

Wenn man alle diese Bestimmungen vergleicht mit dem bisher geltenden Recht, so handelt es sich für die Mehrzahl der deutschen Stromgebiete um eine erhebliche Verschärfung der Haftungsgrundsätze. Nur für die Schifffahrt auf dem Rhein ging das Maass der Haftung bisher noch weiter wie hier statuirt, für diesen Fluss liegt gewissermassen eine Erleichterung vor. Denn hier galt bis jetzt der Code civil art. 1384.: „Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute du quel il est arrivé, à le reparer"; d. h. also jede Handlung eines Menschen, welche einem Andern einen Schaden zufügt, verpflichtet denselben zur Entschädigung des Nachtheils, welcher dadurch herbeigeführt wurde. — Ueberall sonst dagegen, also auf den anderen Stromgebieten, konnte mit einer einzigen Ausnahme der Schiffseigner für Schäden der in Frage

stehenden Art nur dann in Anspruch genommen werden, wenn ihm persönlich, insbesondere wegen Anstellung ungeeigneter oder unfähiger Schiffer oder Schiffsleute, ein Vorwurf zur Last fällt. Dagegen ist, wie schon gesagt, im Seerecht die hier durch § 3 bestimmte, weitergehende Haft schon bisher allgemein anerkannt, ja für den besonders wichtigen Fall des Zusammenstosses von Schiffen finden nach einzelnen Landesgesetzen die seerechtlichen Bestimmungen über die Ersatzpflicht des Schadens schon gegenwärtig auf die Binnenschiffe Anwendung. —

Die Gründe für die hier vorgesehene Erstreckung des seerechtlichen Grundsatzes auf die Binnenschifffahrt sind nach den Motiven folgende: einmal wird hingewiesen auf die allgemeine Natur des Schiffsbetriebes, der ganz besonders geeignet ist, Gefährdungen dritter Personen und ihres Eigenthums herbeizuführen. Die Verhältnisse lägen bei der Binnenschifffahrt nicht wesentlich anders als bei der Seeschifffahrt. Es entspricht nur der Billigkeit, dass der Unternehmer eines mit besonderer Gefahr für andere verbundenen Betriebes auch die Verantwortung für die bei demselben durch das Verschulden seiner Leute verursachten Schäden zu übernehmen hat. Denn die blosse Verweisung der Geschädigten an die schuldigen Personen der Schiffsbesatzung sei mit Rücksicht auf die wirthschaftliche Lage, in der sich die Letzteren regelmässig befinden, nicht ausreichend. Im Übrigen sei die Verantwortlichkeit des Schiffseigners für Schäden der fraglichen Art keineswegs nur eine für die Schifffahrt zutreffende besondere Vorschrift; seien doch die Eisenbahnen einer noch viel weitergehenden Haftpflicht gegenüber dritten Personen unterworfen. Es wurde auch schon in der Berathung der „Grundzüge“ auf das Reichsgesetz von 1871 hingewiesen. — Dieses Gesetz vom 7. Juni des erwähnten Jahres bestimmt in § 1: „Wenn beim Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder des Verletzten verursacht ist“. Im Gegensatz zu den für die Eisenbahnen geltenden Bestimmungen soll aber die Haftung des Schiffseigners für die ausserkontraktlichen, also nicht auf einem Vertrag fussenden Schäden nur für den Fall des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung eintreten und der Beweis ist von demjenigen zu führen, der den Ersatz eines Schadens verlangt.

Endlich komme in Betracht, dass auf den unteren Stromläufen häufig Kollisionen von Seeschiffen mit Flussschiffen vorkommen. Im letzteren Falle würde sich ja eine doppelte Haftung, andernfalls, also ohne die Erstreckung der hier verlangten Haft auf die Binnenschifffahrt heraus entwickeln, also etwa, dass der Seeschiffer in umfassenderem Masse hafte als der Flussschiffer; das wäre nicht wohl verständlich.

Es ist schon oben betont worden, dass die Rheinschifffahrt gewissermassen durch diese Bestimmung des § 3 gegen bisher erleichtert wird. Dem gegenüber wurde aber in der Berathung der „Grundzüge“ des Gesetzes von einem rheinischen Rheder darauf hingewiesen, dass man nur desshalb auf dem Rhein mit der allerdings noch viel weiter gehenden Haftung

ausgekommen sei, weil man Zusammenstösse auf dem Rhein lange Zeit als force majeure zu betrachten sich gewöhnt habe; wenigstens sei seitens der Versicherungsgesellschaften viele Jahre hindurch kein Einwand erhoben worden. Erst in neuerer Zeit hätten die Versicherungsgesellschaften sich auf die Polizeiordnung auf dem Rhein gestützt und versucht, jeweils eine Schuld des Kapitäns nachzuweisen, um sich dann an den Schiffseigner zu halten. Der regelmässige Weg sei, dass man den Kapitän wegen Uebertretung der Polizeiordnung beim Staatsanwalt denunzire und nach Bestrafung des Letzteren die Civilklage gegen den Schiffseigner anstelle. Von Seite des Vertreters der Transportversicherungs-Gesellschaften wurde das in der s. z. Sachverständigen-Kommission indirekt zugestanden und damals darauf hingewiesen, dass es ein ungerechtes Verlangen sei, wenn man von den Versicherungs-Gesellschaften fordere, dass sie, nachdem sie die Ladung versichert haben, nicht auf die Schiffseigner sollten zurückgreifen dürfen. Der Assecuradeur, der seine Verpflichtungen erfüllt habe, trete doch selbstverständlich in die Rechte desjenigen ein, den er entschädige. Wenn er also von diesem gesetzlichen Rechte Gebrauch mache, könne man Niemand einen Vorwurf machen; es treffe zu, dass die Versicherungs-Gesellschaften früher ihr Recht nicht genügend gekannt und auch nicht geprüft hätten, aber in der letzten Zeit allerdings hätten sie regelmässig von diesem Rechte Gebrauch gemacht. Darnach lässt sich freilich sagen, dass in der Hauptsache die jetzige Haftpflicht beinahe allgemein in Deutschland eine Verschärfung des bestehenden Gesetzes darstellt, eine Erwägung, die bei der Auslegung des Gesetzes sicher nicht ohne alle Bedeutung sein dürfte. Inwieweit überhaupt die Versicherungsmöglichkeit Einfluss auf diese verschärfte Haftung übt, darüber weiter unten Ziffer 15, in wieweit ferner das System durchbrochen ist zu Gunsten kleinerer Schiffe bei gewissen Verschuldungen vgl. unter § 4.

[3]) Das gilt natürlich auch vom Falle der Ausrüstung im Sinne des § 2; auch hier haftet der Schiffseigner mit seinem Schiffe. Der Ausrüster übernimmt persönlich keine weitere Haftung als die mit dem von ihm gemietheten Schiffe und mit den von ihm verdienten Frachten. Dadurch ist also die Möglichkeit gegeben, dass der das Schiff Verwendende, eben der Ausrüster, auch das verwendete Schiff selbst in die Haftverbindlichkeit hereingeben muss. Wäre das nicht der Fall, so könnte ja der Ausrüster und Schiffsmiether den Schiffsgläubigern, welche Schaden erlitten haben, sagen: Mich geht das Schiff nichts an, das habe ich ja nur gemiethet. — Das im Gesetze geschaffene Pfandrecht der Schiffsgläubiger wäre ja dann in der Luft stehend, es wäre eine Prämie darauf gesetzt, fremde Schiffe zu befrachten statt eigene.

[4]) Natürlich *neben* dem Schiffer selbst, und zwar so, dass der Berechtigte klagen kann, gegen wen er will, jeder ist Gesammtschuldner, nur die Haftunterlage ist verschieden, vgl. auch § 8 Abs. 4. Ueber den Umfang der Haftung des Letztern, vgl. § 7 u. ff.

[5]) *Welche Schäden kommen in Betracht?*

Jedenfalls, wie schon in Anm. 1 u. 2 dargethan ist, alle ausser-

kontraktlichen Schäden, also ausserhalb der Vertragsverbindlichkeiten des Schiffseigners; allein der Schaden beschränkt sich deshalb keineswegs auf das Gebiet der unerlaubten Handlungen im engeren Sinne wie Sachbeschädigungen oder Körperverletzungen. Vielmehr kommen auch schuldhafte Verletzungen von Dienstobliegenheiten des Schiffers in Betracht, die an sich nicht die Erfüllung von Vertragspflichten des Schiffseigners zum Gegenstand haben. Beispielsweise, wenn vom Schiffer (vgl. darüber Abschnitt II § 7 des Gesetzes) Güter, auf welchen Havariebeiträge oder Bergungs- oder Hilfskosten haften, vorzeitig ausgeliefert werden (vgl. § 91 und 99), ebenso gehört der Fall hierher, wo Schiffseigner und Frachtführer verschiedene Personen sind; denn in diesem Falle kann auch die schuldhafte Verletzung oder Beschädigung von Frachtgütern, sowie bei verspäteter Ablieferung derselben ein Anspruch gegen den Schiffseigner (anders der Frachtführer, der natürlich mit seinem ganzen Vermögen haftet) auf die Bestimmung des § 3 gegründet werden. — Im übrigen ist freilich dieser Schaden, der in Betracht kommt, also nur der wirklich durch das unerlaubte Verhalten herbeigeführte Vermögensnachtheil (nicht der dadurch entgangene Gewinn, nur wie der Jurist sagt, das damnum emergens, nicht das lucrum cessans) in der Regel ein doppelter, bezw. ein mehrfacher, wenn es sich um Kollisionen mit andern Schiffen handelt: der Werth des fremden Schiffes und jener der fremden Ladung. Dieses Moment hat zu schwerwiegenden Bedenken bei den Verhandlungen über die Gu geführt. So wurde von einem Rheder der Elbe darauf hingewiesen, zu welch eigenartigen Verhältnissen es führt, wenn sein Schiff in dem Werthe von etwa 250,000 Mk. von einem andern Schiff in einem Werthe von etwa 10,000 Mk. angefahren und ihm ein Schaden von 30,000 Mk. gefahren wird. Folglich würde unter dem neuen Gesetz der Besitzer des werthvolleren Schiffes eine ungleich grössere Gefahr laufen als der eines weniger werthvollen Schiffes; noch schlimmer, wenn die Ladung in Betracht komme; ein Dampfer fahre z. B. gegen ein gewöhnliches Frachtschiff, welches vielleicht für 300,000 Mk. Kolonialwaaren an Bord habe; diese Ladung gehe dabei vollständig verloren, da spiele ja der Werth des Schiffes fast keine Rolle mehr. Also kämen die Besitzer grösserer, werthvollerer Schiffe mit Massengütern, d. h. nicht werthvollen Ladungen in die schlimmere Lage. — Diesen Beispielen gegenüber wurde von anderer Seite und zwar von einem der grössten Oderschifffahrtsinteressenten darauf hingewiesen, dass sich dieselben eben auch herumdrehen liessen. Man nehme an, eine kleine Kohlen-Zille fahre ein Fahrzeug mit hochwerthiger Ladung an; so erhält das letztere eine verhältnissmässig recht geringe Deckung, obwohl vielleicht die Zille im Besitze einer wohlhabenden Rhederei oder eines sehr begüterten Schiffers sein könne und dieser Eigner eben doch keine weitere Deckung als eben die anfahrende relativ werthlose Zille mit Kohlen zu bieten brauchte. — Es wird hier wohl richtig sein, was gleichfalls bei der Berathung der „Grundzüge“ hervorgehoben wurde: wenn man auf unverhältnissmässige Schäden hinweise und darauf, dass gar häufig der Werth des schädigenden zu dem geschädigten Schiffe oder gar zu der Ladung in keinem Verhältniss stehe, so könne dieses Moment

allein nicht entscheiden; es gebe wohl kein Rechtsgebiet, für das sich nicht ähnliche erhebliche Härten konstruiren liessen. Das müsse man eben in den Kauf nehmen, weil keine Rechtsvorschrift derart sein könne, dass sie allen Interessen Rechnung trägt.

Nicht in Betracht kommt jener Schaden, den ein Mitglied der Besatzung nur bei Gelegenheit seiner dienstlichen Verrichtungen einem Dritten verursacht: wenn also z. B. die Mannschaft eines Schiffes in einem Hafen beim Befestigen des Schiffes so ungeschickt das Tau spannt, dass es das Boot umstürzt, infolgedessen die Güter zu Grunde gehen, so wird der Schiffseigner dafür verantwortlich; aber in diese Haftung fällt keineswegs auch die Verpflichtung des Schiffseigners für die Wittwen und Waisen desjenigen zu sorgen, den sein Schiffsmann, nachdem er mit ihm bei Ausführung seines Dienstes in Streit gerathen, weil vielleicht keiner dem Andern im Hafen ausweichen wollte, getödtet hat.

[6]) Welche Vermögenstheile dafür haftbar gemacht werden, darüber des Näheren unten in § 4. Diese Verantwortlichkeit ist natürlich eine direkte, nicht etwa eine blos subsidiaere, also solidarische mit den schuldigen Angehörigen der Besatzung, event. dass Jeder der so Schuldigen für den ganzen Schaden einsteht, natürlich der Schiffseigner beschränkt auf Schiff und Fracht.

[7]) Darüber mehr in Abs. 2 dieses Paragraphen.

[8]) „einem Dritten" deshalb, weil es sich in der Hauptsache um Personen handelt, die ja von Vornherein nicht bekannt sind, weil Verbindlichkeiten, die nichts mit Verträgen zu thun haben, in Frage kommen. Vgl. Anm. unter Ziff. 1 u. 2. Der „Dritte" kann natürlich auch Jemand von der Schiffsbesatzung selbst sein, dessen Vermögensinteressen durch das Verschulden eines Schiffsmannes geschädigt sind.

Dieser letztere Fall ist nicht einmal so selten, wenn auch ein gewisser Theil der Fälle unter die soziale (Unfallversicherung) Gesetzgebung fallen wird; ein Fall aus der allerneusten Zeit ist folgender, welcher in Bd. XXXII der civilrechtlichen Entscheidungen des Reichsgerichts S. 104 wiedergegeben ist: eine eiserne, zur Deckung der Schiffsschraube dienende Welle, welche aus dem Maschinenraum an Deck geschafft werden sollte, stürzte, infolge Reissens der zum Aufwinden benützten Taue, auf einen Matrosen hinab. In diesem Falle wurde der Schiffseigner verantwortlich gemacht. Die Hebung der Welle sei auf Anweisung des die Arbeit leitenden im Dienste des Schiffseigners stehenden Maschinenmeisters geschehen. Ungeachtet der Bitte des Oberheizers und des klagenden Matrosen, ein anderes stärkeres Tau zu nehmen, da das benützte zu schwach sei, war doch das schwächere Tau benutzt worden.

[9]) An die Frage und den Umfang der Verschuldung knüpfte sich in den Reichstags- und in den Reichstagskommissions-Verhandlungen eine lebhafte Debatte. Die Verschuldung, wie sie das Gesetz verlangt, ist nicht graduirt; von Seite derer, welche dem Schiffseigner überhaupt keine Verantwortlichkeit für seine Leute auflasten wollten, wenn sie ein anderes Schiff ansegelten, die also wünschten, dass es etwa auf der Elbe so bleibe

wie bisher, wurde schon bei der Berathung der „Grundzüge" der Wunsch gehegt, es möchte wenigstens das sogenannte nautische Verschulden der Schiffsmannschaft von der Haftung des Schiffseigners ausgeschlossen werden. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass nach der alten Hamburger Havarieordnung vom Schiffseigner nur gehaftet werde, wenn dolus vorliege, also nicht die einfache culpa. Sonst trage in dem letzteren Falle jeder den Schaden und werde derselbe auf das Schiff und dessen etwaigen Anhang vertheilt. Zugleich wurde in den Berathungen der Gu. verlangt, dass man den Begriff der höheren Gewalt (die also das Verschulden ausschliesst, auch nach der jetzigen Fassung des Gesetzes) im Gesetze ähnlich exemplificire wie in § 81 der Binnenschifffahrts-Ordnung des Zentralvereins für Hebung der Fluss- und Kanalschifffahrt. Dort ist nämlich gesagt:

„Als höhere Gewalt gelten auch: a) unter allen Umständen Aufruhr, Plünderung, Kriegsereignisse, behördliche Verfügung, ferner Unfälle im Schifffahrtsbetrieb, wie Anfahren, Auffahren, Zusammenstoss, Wellenschlag, sofern die Beschädigung durch letzteren nicht Folge zu tiefer Beladung ist, b) alle sonstigen nicht unter c) begriffenen Unfälle, welche bei gewöhnlicher Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu vermeiden gewesen sind, c) die aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entstandenen Schäden, es sei denn, dass dieser Mangel bei der Anwendung aller Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu entdecken gewesen wäre."

Gegen diese ganze Ausführung wurde vom Regierungstisch bemerkt, dass sie schon deshalb nicht denkbar wäre, weil dieser Vorschlag das Umgekehrte brächte wie auf der See. Dieselbe unbedingte Haftung des Seerheders für Schiff und Ladung könne aber auch auf dem Flussgebiete nicht entbehrlich werden. Gegenüber dem Vorschlage einer Beseitigung jeder Haftung für die Schiffsmannschaft wurde auseinander gesetzt: Wenn Jemand einen Theil seines Vermögens für Schifffahrtszwecke verwende, dann müsse er doch auch die verschuldeten Unfälle mit diesem Vermögenstheile tragen, welche mit dieser Verwendung verknüpft sind, ohne Rücksicht darauf, dass diese Unfälle von denjenigen herrühren, welche die Geschäfte für ihn besorgen. — Gegen die sog. „nautischen Verschulden" wurde bemerkt: Lasse sich denn dieser Begriff strikt umgrenzen? Mit der Verweisung auf die Versicherungsgesellschaften sei nichts gethan; das heisse nur eine vorhandene Last auf andere Schultern überwälzen unter Zulassung von vielleicht exorbitanten Prämien. Von derselben Seite wurde unter Anderem die Frage aufgestellt: Sei das Verlassen des Schiffes seitens der Schiffsmannschaft vielleicht ein nautisches Verschulden?

Auch der Verfasser der „Grundzüge" hat sich darüber sehr bestimmt ausgesprochen: ein nautisches Versehen zu konstruiren, sei so gefährlich, weil man dasselbe dann auch auf gröbste Verschuldungen erstrecken müsste, ohne dass der Frachtführer dafür verantwortlich gemacht werden könnte.

Noch eingehender wurde diese ganze Frage freilich in der Reichstagskommission gewürdigt; hier wurde dieserhalb ein besonderer Antrag eingebracht folgenden Inhalts: als 2. Absatz einzuschalten:

„Die Haftung fällt weg, wenn eine bösliche Handlungsweise der Schiffsbesatzung vorliegt oder wenn der Schiffseigner nachweist, dass er

bei der Wahl der Schiffsmannschaft die nöthige Sorgfalt angewandt hat". Also im Wesentlichen das in der Berathung der „Grundzüge" bereits von einer Seite Verlangte bezw. Aufrechterhaltung des Rechtszustandes wie er vor dem Gesetze auf allen Flüssen ausser dem Rhein und an dem Unterlaufe der Elbe u. s. w. bestand. An neuen Momenten hierfür wurde vorgebracht: Die Bestimmung des Gesetzes wie sie jetzt vorliegt, führe lediglich zu einer Verschiebung der gegenwärtigen Sachlage (immer vom Rhein abgesehen) zu Gunsten der Versicherungsgesellschaften, die namentlich den kleinen Schiffer, der sein Schiff selbst führt, besonders hart treffen wird. Dieser könne zwar den Schaden des eigenen Schiffes versichern, nicht aber den anderer Schiffe oder deren Ladungen oder an Brücken, Schleusen, Uferanstalten, auf den Grundstücken u. s. w. angerichteten Schaden, dessen Höhe vorher gar nicht zu bemessen sei. In derselben Reichstagskommission wurde auch die Eliminirung der nautischen Verschulden aus der Haft des Schiffseigners an dieser Stelle gestreift; dieselben wurden hier als dem Schifffahrtsbetriebe eigenthümliche Umstände bezeichnet, die auch den intelligentesten und im Momente der Gefahr entschlossensten Schiffer, der ein mit bestimmten Ausrüstungsgegenständen versehenes und mit hingebungsvollsten Mannschaften besetztes Schiff führt, in den Zwang von Kollisionen und Schadensverursachungen bringen können. Ein weiteres neues Moment war ferner: Welcher Anreiz für den böslichen Schiffsmann, der mit dem Schiffseigner, der sein Schiff selbst führt, Streit gehabt habe und sich an ihm rächen wolle, liege in dem Umstand, dass dieser für den angerichteten Schaden mit seinem ganzen Vermögen hafte, absichtlich etwas zu thun oder zu unterlassen, was als sein Verschulden nicht zu erweisen sei, das in seinen Folgen vielmehr dem Schiffseigner allein zur Last fällt? Das sei aber namentlich zu beachten bei der neuerdings hervortretenden geflissentlichen Absicht, das im Allgemeinen bisher vorhandene gute Einvernehmen zwischen dem Schiffseigner und Bootsmann mehr und mehr in's Gegentheil zu verkehren. Die Vortheile, welche die beabsichtigte Gesetzgebung den Versicherungsgesellschaften bringe, lägen in Folgendem: Es vermehre sich die Versicherungslast des Schiffseigners in's Unermesssliche, während andrerseits die Versicherungsprämien für die Ladung sich ermässigen müssten, weil ja den Transportversicherungsgesellschaften in den meisten Fällen die Regressklage gegen den Schiffer offen stehe. Eine weitere Versicherungslast könne aber die Schifffahrt bei der notorisch schlechten Lage und der immer mehr zunehmenden Konkurrenz seitens der Eisenbahnen nicht ertragen. Noch wurde betont: Der sein Schiff führende Schiffseigner bleibe für den Schaden, den er dem Schiffe des Grossbetriebes anrichte, voll verantwortlich, während der Grossbetrieb sich hinter der böslichen Handlungsweise der Schiffsbesatzung oder der bei der Wahl der Schiffsmannschaft angewendeten nöthigen Sorgfalt verstecken könne. Endlich wurde noch angedeutet, dass unter Umständen der Steuermann (Schiffer, Schiffsführer) gewonnen werden könnte, zu Gunsten des verschuldeten Schiffers das Verschulden auf sich zu nehmen. Gegen diese ganze letztere Begründung beschränkter Haft im qualitativen Sinne wurde vom Regierungs-

tisch ausgeführt: es läge dem Antrag ein ganz verkehrter Gesichtspunkt zu Grunde. Darnach hafte zwar der Schiffseigner für leichtere Verschulden der Schiffsbesatzung, keineswegs aber gerade in den schwersten Fällen. Wenn man überhaupt das Verschulden abstrafen wolle, müsste man gerade das Umgekehrte verlangen. Je schwerer das Verschulden der Schiffsbesatzung sei, umsomehr sei die Haftung des Schiffseigners geboten. So würde nach dem Antrag der Schiffseigner haften, wenn die Ladung infolge fehlerhafter Behandlung durch den Schiffsführer verdorben sei, im Falle der Unterschlagung dagegen würde keine Haft begründet sein; sei ein Zusammenstoss mit einem anderen Schiffe durch nautisches Versehen verursacht, so würde der Schiffseigner dafür verantwortlich sein; werde aber nachgewiesen, dass der Zusammenstoss durch frevelhaften Muthwillen oder gar vorsätzlich herbeigeführt sei, so würde der Schiffseigner haftfrei bleiben! Das hiesse also: Je unverantwortlicher die Schiffsbesatzung sich benommen habe, desto mehr würde dieses dem Vortheil des Schiffseigners entsprechen. Das sei doch unmöglich. — Aber auch das sei nicht gerechtfertigt, was der 2. Absatz habe beantragen wollen: Haft des Schiffseigners lediglich pro culpa in eligendo — Verschulden in der Auswahl der Leute, Für Verlust oder Beschädigung der Ladung hafte der Schiffseigner schon jetzt und zwar nach den Grundsätzen des Frachtvertrages in Ha. Art. 400: *„Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transports bedient."* Nun, diese Haftung wird ja durch das neue Gesetz gemindert, auf Schiff und Fracht beschränkt, nämlich nach § 4. Würde man gar auch in diese Bestimmung eingreifen, auch auf sie den Antrag anwenden, so fehle künftig jede Garantie für die richtige Ausführung des Frachtvertrages. Gewiss enthalte das Gesetz bezüglich der Haftung und des unerlaubten Verhaltens eine Verschärfung gegen bisher; allein diese Erweiterung sei geboten, mit Rücksicht auf die Gefahren, welche der Betrieb der Schifffahrt für andere Personen und deren Eigenthum mit sich bringe. Das neue Gesetz bringe in § 3 nicht lediglich eine Belastung des Schiffergewerbes, es enthalte zugleich einen Vortheil für den geschädigten Schiffer: wenn von zwei kollidirenden Schiffen das eine beschädigt werde, so sei es doch nur der Gerechtigkeit entsprechend, dass derjenige der beiden Schiffseigner den Schaden trage, dessen Besatzung an dem Schaden schuld sei. Der fragliche Antrag bringe nur eine grössere Ungleichheit zwischen kleinen und grossen Schiffen als Abs. 2 des § 4 des Gesetzes selbst. Denn wenn der Kahn des Kleinschiffers, der selbst sein Schiff führt, das Fahrzeug einer Schifffahrtsgesellschaft anfahre und beschädige, so müsse der erstere auch nach dem Antrage haften; schädige aber das Fahrzeug der Schifffahrtsgesellschaft durch Anfahren den Kahn des Kleinschiffers, so würde dieses in der Regel nach dem Antrag gar keinen Anspruch haben. Betont wurde wie schon in der Berathung der „Grundzüge", dass unhaltbare Zustände entstünden an den Unterläufen der Flüsse bei Kollisionen von See- und Flussschiffen; es hafte also nur der Rheder des Seeschiffes, nicht aber der Eigner des Flussschiffes für den durch das Verschulden seiner Besatzung herbei

geführten Schaden. Nach Massgabe dieser Erwägungen hat man in der Kommission davon Abstand genommen, diesen vorstehenden Antrag weiter zu verfolgen und vielmehr den darin liegenden Gedanken auf den Abs. 2 des § 4 beschränkt, wenn der Schiffseigner sein Schiff selbst führt. Darüber zu § 4 mehr. Verschulden im Sinne dieses Paragraphen ist also jeder Vorwurf, welcher der Schiffsbesatzung aus ihrem Verhalten gemacht werden kann. Anhaltspunkte dafür sind die Stromordnungen, die allerwärts bestehen, also z. B. für den Rhein die Polizei-Ordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 3. Sept. 1887, und auf der Elbe die Verordnung, die Polizei-Ordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf der Elbe betr., vom 8. Jan. 1894. Daraus folgt die Nothwendigkeit konzentrirter Aufmerksamkeit aller Schifffahrtstreibenden und aller am Verkehr Interessirten auf Redaktion derartiger Ordnungen in Zukunft. Gerade in Bezug auf das Reglement für die Elbe wurde in der Berathung der „Grundzüge" hervorgehoben, dass dasselbe gar mannigfach schwer zu handhabende Bestimmungen bei der Durchfahrung von Brücken usw. enthalte. Je kasuistischer und zugleich schwerverständlicher derartige Vorschriften gehalten seien, umsomehr erhöht sich natürlich künftig die Haftung des Schiffsverkehrs und umgekehrt. — Hier also müsste in erster Linie zur Vermeidung der wirklich eintretenden Belastung des Schifferstandes durch das neue Gesetz eingesetzt werden. Noch mag bemerkt werden, welche Grenzen das Verschulden noch oben und unten hat: nach oben die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers. Wo diese geübt wird, ist von Verschulden nicht die Rede. Nach unten der Zufall, die höhere Gewalt. Wann diese gegeben ist, hat das Gesetz nicht bestimmt, hier kommt die bisherige Rechtsprechung in Betracht. Der Wunsch von Interessenten, diese letzteren Fälle im Gesetze zu präzisiren, ist nicht erfüllt worden. Bezüglich des Verschuldens selbst endlich sind irgendwelche Grade für die Unterschiede von lata und levis culpa nicht gegeben; das Verschulden kann also Fahrlässigkeit oder Handeln gegen besseres Wissen (dolus), Thun und Unterlassen sein; letzteres nur dann, wenn das Thun in dem bestimmten Fall gesetzlich geboten war, also das Unterlassen einer fürsorgenden oder schützenden Thätigkeit oder wenn ein durch Umstände gebotenes, Schaden abwendendes und als solches erkennbares Verfahren unterlassen wird: die Führung der nöthigen Signale, Ausbesserungen eines Schiffes etc. Am klarsten hat die Schuldfrage der Verfasser der Grundzüge präzisirt: „es sei nicht von Bedeutung, von verschiedenen Graden der Verschuldung zu sprechen; ob man von der gewöhnlichen Sorgfalt oder von der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers spreche, komme auf dasselbe hinaus. Was hier thatsächlich verlangt wird, sei die Sorgfalt von ordnungsmässig handelnden Personen der Schiffsmannschaft; sei diese Sorgfalt verletzt, so liege ein Verschulden vor, wenn nicht, nicht. — Der dafür angelegte Massstab sei nicht etwa ein idealer, er sei der Normal-Massstab eines gewöhnlichen, nicht eines ungewöhnlich begabten Schiffers, der aber muss bewiesen werden, mehr könnte man nicht verlangen".

[10]) Wer hat das Verschulden zu beweisen?

Den Beweis dafür, dass ein Verschulden der Schiffsbesatzung vor-

liegt, hat derjenige zu führen, der auf eine Entschädigung Anspruch erhebt. Bei dieser Frage ist auch darauf hinzuweisen, dass in der Vorberathung der Gu. darauf von einer Seite hingewiesen wurde, dass man in der Seeschifffahrt sich von der strengen Haftung des Gesetzes dadurch befreite, dass man die sog. Nachlässigkeitsklausel zu zeichnen pflege, ein Recht, das alle Kulturstaaten anerkennen (auch die vereinigten Staaten von Nordamerika seit 1. Juli 1893). Dem gegenüber wurde aber vom Vorsitzenden der vorhergenannten Sachverständigenkommission mit Recht darauf hingewiesen, dass die Zeichnung der Nachlässigkeitsklausel zu diesem Paragraphen gar nicht passe, weil es sich hier um die Haftung Dritten gegenüber handle, welch' Letztere man ja gar nicht kenne. Die Nachlässigkeitsklausel habe nur Bedeutung in einem Frachtvertrag gegen bekannte Kontrahenten. — Ein paar Worte mögen noch darüber verloren werden, ob in der That der hier in Frage kommende Beweis ein schwerer sei oder nicht. In der Berathung der Gu. wurde ausgeführt, dass es keineswegs so leicht sei, dem Schiffer ein positives Verschulden nachzuweisen; deshalb sei die Haftung, welche hier verlangt wird, auch nicht gar so gefährlich. Darauf ist erwidert worden: Nichts leichter: Der Schiffer würde stets zu Ungunsten desjenigen aussagen, dem gegenüber er einer Schadensverpflichtung ausgesetzt sei. — Darauf wurde entgegnet, dass durch das an späterer Stelle zu besprechende Institut der Verklarung des Schiffers von jeher der Schuldbeweis gegen den Schiffer ungemein erschwert worden sei." Diese Ausführung ist insofern nicht ganz zutreffend, als das Gesetz nicht jede beliebige Verklarung des Schiffers mehr als Verklarung im engeren Sinn acceptirt. Vgl. darüber unten zum erwähnten Paragraphen § 11 und folgende. —

[11]) In Ausführung ihrer Dienstverrichtungen.

Die Beantwortung der Frage, ob eine Thätigkeit zu den Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung gehört, ist davon abhängig, ob diese Dienstverrichtung mit dem Rhedereibetriebe selbst d. h. mit der Benützung des Schiffes zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern in unmittelbarer Beziehung steht. — Es charakterisirt sich also auch z. B. die Arbeit des Näherholens, Verholens eines Schiffes an den Landungsplatz als die Ausführung einer Dienstverrichtung einer Schiffsbesatzung, welches im (sei es wirklichen oder vermeintlichen) Interesse, für Rechnung und Gefahr des Rheders vorgenommen wird. Vgl. auch das Beispiel oben bei Ziff. 8 am Ende. Im Reichstage wurde bemängelt, dass die hervorgehobenen Worte überhaupt nicht zu verstehen seien. Darauf wurde regierungsseits erwidert: Wenn der Schiffsmann ans Land geht und dort z. B. in einer Rauferei einen Andern beschädigt, dann haftet der Schiffseigner nicht, denn es ist nicht in Ausübung der Dienstverrichtungen geschehen. Wenn aber der Schiffsmann bei Löschung des Schiffes einen Ballen Waare vorsätzlich oder aus grober Leichtfertigkeit ins Wasser wirft, dann ist der Schiffseigner haftbar; denn das ist ein Versehen, das eine Person der Schiffsbesatzung „bei Ausübung der Dienstverrichtungen" sich hat zu Schulden kommen lassen.

[12]) Es ist zu beachten, dass hier von Schiffsbesatzung die Rede ist, in § 21 Ziff. 1 von Schiffsmannschaft. Die beiden Begriffe decken sich nicht. Vgl. darüber diesen letzteren Paragraphen selbst. Der erstere Begriff ist weiter wie der letztere, d. h. nicht alle Personen sind der Disziplin auf dem Schiffe im Sinne des Abschnittes III unterworfen. Auch der sein Schiff selbst führende Schiffseigner gehört zur Schiffsbesatzung, aber natürlich nicht zur Schiffsmannschaft, sehr wichtig für § 78 Abs. 2 u. 3.

[13]) Angestellte Personen sind also alle diejenigen, welche auf Grund eines Vertrages zu Dienstleistungen auf dem Schiffe verpflichtet sind: die Kellner oder Aufwärter, die Köchin, die Spülmägde und wie sie alle heissen mögen; auch gehören hierher Schiffer und Mannschaft eines Schleppdampfers (Remorqueurs), dessen sich das Schiff bedient, R. G. XX 86; ebenso die Handwerksleute, welche auf dem Schiffe arbeiten u. s. w. Das Gesetz unterscheidet nicht zwischen vorübergehend und dauernd angestellten Personen: also gehören auch die vorübergehend auf dem Schiffe angestellten Personen hierher; somit auch die Steuerleute, die auf dem Rhein, in der Regel zwischen St. Goar und Bingen, nur ganz kurze Strecken fahren. Dagegen können zufällig vorübergehend auf dem Schiffe anwesende Personen nicht zur Schiffsbesatzung gehören, also Jemand, der zum Besehen des Schiffes anwesend ist, Versicherungsbeamte, welche im Auftrage ihrer Gesellschaft Untersuchungen vorzunehmen haben u. s. w. Ganz besonders aber gehören nicht hierher die staatlichen Schiffsbegleitungsbeamten, welche aus zoll- und steuertechnischen Erwägungen das Schiff eine Strecke weit zu begleiten haben. Es heisst allerdings im Gesetze „auf dem Schiffe Angestellte“ und fehlt jede Bezeichnung, von Wem Angestellte; allein es hätte ja keinen Sinn, dass der Schiffseigner für Leute zu haften hätte, auf deren Anstellung er gar keinen Einfluss hat, abgesehen davon, dass ja die Schiffsbesatzung auch nur in die Haftung des Schiffseigners fällt, wenn sie „bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen“ Schädigungen anderer Personen herbeigeführt hat. — Dienstverrichtungen in diesem Sinne gehören aber nicht zur Thätigkeit derartiger privater Beamten. — Wer die Beschaffung der Löschung eines Schiffes im Ganzen übernommen hat, gehört aber nebst den von ihm angestellten Personen wieder nicht zur Schiffsmannschaft; diese Leute stehen vielleicht indirect im Vertragsverhältnis zu dem Schiffseigner, aber nicht, worauf es eigentlich in der Hauptsache noch mehr ankommt, in der Disziplinargewalt des Schiffers; darum kann er für diese auch nicht verantwortlich gemacht werden.

[14]) Der ganze Absatz 2 entspricht dem Art. 445 des Ha. Nur ist dort noch besonders ausgesprochen, dass der Zwangslootse nicht zur Schiffsbesatzung zu rechnen ist. Aehnlich auch im Seerecht Art. 740 Ha aber freilich nur speziell für den Fall der Schiffskollision. Auch bei der Binnenschifffahrt, sagen die Motive, kommt es vor, dass aus schifffahrtspolizeilichen Gründen der Schiffer gehalten wird, für besonders schwierige Fahrstrecken einen von der Behörde ermächtigten Lootsen anzunehmen und demselben die Führung des Schiffes zu überlassen. Für die Handlungen und Unterlassungen eines solchen Lootsen kann der Schiffseigner

nicht verantwortlich gemacht werden. Ein von dem Schiffer aber freiwillig zur Berathung und Unterstützung angenommener Lootse gehört daher zur Schiffsbesatzung und für sein Verschulden muss mithin der Schiffseigner einstehen. Für den Rhein giebt es keine Zwangslootsen; denn Art. 26 Abs. 2 der revidirten Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oct. 1868 schreibt vor: „es darf jedoch kein Schiffer oder Flösser genötigt werden, einen Lootsen oder Steuermann an Bord zu nehmen.“ Trotzdem kommen Lootsen auf dem Rhein, besonders wie gesagt, zwischen St. Goar und Bingen vor, sie werden hier Steuerleute genannt, die man deshalb nicht entbehren zu können glaubt, weil man fürchtet, wenn man in diesem Fahrwasser keinen Lootsen nimmt, im Falle einer etwaigen Havarie vom Richter strenger beurtheilt zu werden, als ausserdem. — Es liegt somit immerhin ein gewisser moralischer Zwang zur Aufstellung eines Lootsen vor, von dem man sich wenigstens bei den meisten grossen Rhedereien noch immer nicht emanzipirt, wenn es auch nicht an Versuchen hierzu fehlte und es auf einzelnen Strecken bereits von einzelnen Gesellschaften geschieht. Aber jedenfalls sind derartige Lootsen niemals Zwangslootsen; auf sie findet also die Bestimmung des § 3 Abs. 2 volle Anwendung: die Handlungen und Unterlassungen solcher Steuerleute deckt der Schiffseigenthümer mit seiner Haftung.

[15]) Wege zur Milderung der Haftung des Schiffseigners.

Solche giebt es rechtliche und wirthschaftliche. Bezüglich ersterer ist schon oben unter Ziff. 2 und weiter ausgeführt, dass diesbezügliche Vorschläge der Reichstagskommission keinen Beifall beim Gesetzgeber gefunden haben. Soweit sie aber speziell demjenigen zu Gute kommen sollen, der selbst sein Schiff führt, vgl. § 4. Es giebt aber auch wirthschaftliche Milderungsformen; diese gehören streng genommen nicht hierher, immerhin nahmen dieselben bei der Berathung dieses Entwurfs in allen seinen Stadien einen grossen Raum ein und müssen wir deshalb mit einigen Worten hier darauf zurückkommen, wenn auch der Gesetzgeber es abgelehnt hat — anders im holländischen Gesetzbuche Art. 321 — in das Gesetz diesbezügliche Bestimmungen aufzunehmen. Unmöglich wäre das keineswegs gewesen, etwa durch eine Vorschrift, dass die Versicherungsgesellschaften gewisse Risiken unter allen Umständen übernehmen müssten, umsomehr, als ja die Beschaffung eines Versicherungsgesetzes, also allgemein nicht bloss in Bezug auf die hier in Frage stehende Transportversicherung, unmittelbar bevorstehen soll. Die Versicherung derjenigen Schäden, die der Schiffer durch die ihm vom Gesetze aufgebürdete Haftung zu tragen hat, gewährt die Möglichkeit, einen möglichst grossen Schaden durch kleinere, periodisch wiederkehrende Gegenleistungen abzuwenden. Man sprach nun schon bei der Berathung der „Grundzüge“ die Besorgniss aus, dass unter der Bestimmung des § 3, allerdings gilt das wieder zumeist für die anderen Flüsse ausser dem Rhein, die Kasko- (Schiffskörper)-Versicherungsprämien erheblich höher werden würden und die Prämien für Ladungen aus demselben Grunde erheblich billiger, und darin sah man einen Hauptgrund dafür, dass die fragliche Haftung selbst gemildert werden müsste; aber wie gesagt, ohne Erfolg. Noch wichtiger aber ist eine Behauptung anlässlich der Verhandlungen vor dem

Reichsjustizamt, dass nämlich die Schiffahrts-Gesellschaften nur den Schaden desjenigen Schiffes versicherten, vielleicht auch nicht einmal den Schaden eines Schiffes, welches angesegelt wurde, aber sicherlich nie den Schaden aus der Ladung des angesegelten Schiffes. Demgegenüber erklärte der Vertreter eines Verbandes von Transportversicherungs-Gesellschaften in der Kommission: Die Behauptung, dass die Schifffahrtsbetriebe bei den Versicherungsgesellschaften nicht genug Deckung finden, müsse er bestreiten. Auf dem Rhein versichere man längst das Kasko und damit auch das Interesse am Zusammenstoss von Schiffen. Dass auch auf den östlichen Gewässern Deutschlands gleiche Bedürfnisse vorliegen, beweise, dass verschiedene vorsichtige Rheder längst das gleiche Interesse gedeckt hätten, natürlich bei angemessener Prämie. Andere Rheder wieder verzichteten allerdings auf derartige Versicherungen, angeblich weil die Prämie zu hoch sei und suchten auf genossenschaftlichem Wege die Haftpflicht zu decken. Undenkbar sei es natürlich, dass man gesetzlich die Versicherungsgesellschaften zwingen könnte und wollte, gewisse Risiken unbedingt zu versichern. Zugegeben wird von denselben, dass die Versicherung zur Zeit nicht erschöpfend sei. Wenn gesagt worden sei und ausgeführt, dass man gegen Zusammenstösse mit anderen Schiffen sich decken könnte, aber nicht gegen Schäden durch Antrieb an Brücken und Piers, so dürfte man auch nicht übersehen, dass letztere Vorkommnisse so häufig vorkämen, dass es begreiflich sei, wenn einzelne Versicherungsgesellschaften eine solche Deckung nicht zu den gewöhnlichen Prämien übernehmen wollten. Mehr über die Versicherungsfrage findet sich bereits oben in Ziff. 9 und Ziff. 10 wiedergegeben; hier sei nur noch bemerkt, dass der Gesetzgeber die jetzige strengere Haftung trotz der nach dem Gesagten bestehenden nicht allgemein vollständigen Deckungsmöglichkeit unter der Voraussetzung festhält, dass das neue Bedürfniss durch die Versicherungsgesellschaften selbst werde geregelt werden können; eine Voraussetzung, die allerdings keine absolut schlüssige genannt werden kann.

An diesem Platze erübrigen auch noch ein paar Worte darüber, in welcher Weise man sich nach gegenwärtiger Lage der Versicherungsgesetzgebung und Versicherungspraxis am besten schützt. Darüber sind im Schoosse der Sachverständigen-Kommission manche interessante Mittheilungen gefallen, die ausserhalb derselben noch weiter besprochen wurden. Wie uns mitgetheilt wird, sind die besten und am vollständigsten deckenden Versicherungsverträge gerade in den grossen Seestädten Hamburg, Antwerpen, London etc. zu finden; hauptsächlich auch deshalb, weil dort im Gegensatze zum Binnenland zwischen den Versicherungsgesellschaften und den Versicherungsnehmern tüchtige, erfahrene Makler stehen, die das allergrösste Interesse haben, ihre Kunden so gut wie möglich zu bedienen. Deren Versicherungsverträge, speciell aber die von diesen auf Grund langjähriger Beobachtungen ausbedungenen besonderen Bedingungen, dürften bei solchen Verträgen als dankbare Führer sich erweisen. Aber auch die allgemeinen Grundlagen der Versicherungsgesellschaften unserer Seestädte — vgl. allgemeine Seeversicherungsbedingungen von 1867, auf den Wunsch der Betheiligten von der Handelskammer in

Hamburg veranstaltete Ausgabe, fünfte Auflage, Hamburg, W. Genté's Druckerei, 1891 — sind dort entstanden durch gegenseitiges Benehmen der Versicherer und Versicherten unter der Aegide der Handelsvorstände. Es geht hier wie bei tausend anderen Dingen: nicht der Gesetzgeber, sondern die Versicherer selbst müssen ihre Position verfechten. So ist vor einigen Jahren in Hamburg, wie uns mitgetheilt wird, eine grössere Gruppe von Versicherern, welche die ihnen versicherungsseits auferlegten Bedingungen als zu hart fühlte, zusammengetreten und hat im Verein mit hervorragenden Versicherungsmaklern sich eine günstige Position ihrer Bedingungen erkämpft. Auf einzelne Versicherungsgesellschaften und deren Verträge kann und soll hier nicht eingegangen werden. Da aber in den von mir veröffentlichten Protokollen der Beratungen der Sachverständigen-Kommission von Angehörigen derselben einzelne Gesellschaften genannt wurden, so liegt es nahe, wenigstens diese Bestimmungen wiederzugeben. Dahin gehören die Versicherungsbedingungen einer rheinischen Gesellschaft, betreffend den Zusammenstoss von Schiffen:

§ 2. „Bei Versicherung zu den vollen gedruckten Bedingungen dieser Police, das heisst, wenn die Versicherung nicht etwa auf Grund besonderer Vereinbarung „nur gegen Totalverlust", „frei von Beschädigung", „frei von Beschädigung ausser im Falle von Strandung etc.", „nur gegen Explosion und Feuer", „nur gegen Beschädigung", also nur gegen gewisse enger begrenzte Gefahren, geschlossen ist, leistet die Gesellschaft auch Ersatz, wenn in Folge von Zustammenstoss des versicherten Schiffes mit einem andern der Versicherte einem Dritten den direkt zugefügten materiellen Kollisions-Schaden rechtlich zu ersetzen gehabt hat, und zwar unter folgenden Einschränkungen: Die Gesellschaft vergütet drei Viertel (75 %) vom Betrage desjenigen Schadenersatzes (mit Einschluss von Zinsen und Kosten), welchen der Versicherte in Folge Urtheils der höchsten richterlichen Instanz, oder in Folge eines unter ausdrücklicher Zustimmung der Gesellschaft zu Stande gekommenen Vergleichs bezahlt hat. Solcher von der Gesellschaft zu leistender Ersatz darf drei Viertel (75 %) der durch diese Police versicherten Summe und eventuell zusammen mit einer Entschädigung für Schaden am eigenen Schiffe die Höhe der durch die Police versicherten Summe nicht übersteigen."

„Der Versicherte muss von dieser Gefahr betreffs Ersatz des einem Dritten zugefügten Schadens ein Viertel (25 %) für eigene Rechnung selbst tragen, widrigenfalls er alle Ansprüche an die Gesellschaft wegen Ersatz des von ihr gewährleisteten drei Viertel (75 %) Antheils verliert."

„Ausser dem vorerwähnten Falle von Zustammenstoss mit einem andern Schiff ist die Gesellschaft überhaupt nicht ersatzpflichtig für andere Schäden oder Verluste, welche aus einer Verantwortlichkeit des Versicherten Dritten gegenüber aus irgend einem Grunde entstehen mögen."

Wie schwer es ist, sich richtig zu versichern, beweist, dass, als ein grosser Kohlen-Interessent in der Sachverständigen-Kommission behauptete: er habe sich bei seiner Versicherungsgesellschaft zu decken vermocht und dabei auch die Schäden mitversichert, welche böswillig oder fahrlässig

§ 4.[1])

(Haftung des Schiffseigners mit bestimmten Vermögenswerthen).

(Ha. Art. 452.)

Abs. 1. [1]) Der Schiffseigner haftet nicht persönlich[2]), sondern nur mit Schiff[3]) und Fracht[4]) [5]) [5a]):

[6]) 1) wenn der Anspruch auf ein Rechtsgeschäft[7]) gegründet wird, welches der Schiffer als solcher[8]) kraft seiner gesetzlichen Befugnisse[9]) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht[10]) geschlossen hat[11]) [12]);

[13]) [14]) 2) wenn der Anspruch[15]) auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige und mangelhafte Erfüllung eines von dem

durch fremde Schiffe gefahren werden, ein Versicherungsbetheiligter erklärte, ja diese Policen decken ja wohl, wo es sich um einen Zusammenstoss von Schiffen handle, nicht aber, wo es sich um das Anrennen von Brücken und Piers handle. § 1 der fraglichen Police lautet nun: „Die Gesellschaft haftet gegen Gewähr einer Prämie beim Transport auf Flüssen und Binnenschiffahrtsgewässern für allen Verlust oder Schaden, welchen der Versicherte durch einen Schifffahrtsunfall oder irgend eine höhere Gewalt erleidet, soweit nicht durch nachstehende Bestimmungen ein Anderes verordnet ist."

[16]) Fremde Gesetzgebung. Hier ist speziell auf das englische Recht hinzuweisen, wo ein ganz anderes Prinzip herrscht; dort wird durchschnittlich für den Höchst-Werth von 8 Pfund p. Tonne gehaftet und 15 Pfund per Tonne, wenn es sich um Menschenleben handelt. Dort tritt also unter Umständen eine Haftung über Schiff und Fracht hinaus in Kraft. Das italienische Gesetzbuch bestimmt in Art. 491: „die Schiffseigenthümer haften für Handlungen des Kapitäns und der anderen Personen der Schiffsbesatzung." Was aber die Vermögenstheile betrifft, auf welche sich die Haftung erstreckt, so weicht hier diese Gesetzgebung vom deutschen Recht ab vgl. § 4 letzte Ziffer. Aehnlich auch das holländische Gesetzbuch in letzterer Beziehung, welches in Art. 321 bezw. 751 sagt: Der Eigenthümer eines Schiffes haftet für Handlungen und Verbindlichkeiten des Schiffers in Allem, was auf das Schiff und die Unternehmung Bezug hat.

Zu § 4.

[1]) Durch diesen Paragraphen ist in Ergänzung von § 3 bestimmt, wie weit der Schiffseigner haftet. Der Inhalt des Paragraphen lässt ersehen: nur mit ganz bestimmten Vermögenswerthen; dadurch soll die in § 3 statuirte Haftung in ihrer Strenge etwas eingeengt werden. Begründet wird diese Beschränkung in den Motiven wie folgt: Es ergiebt sich das schon aus dem Umstande, dass bei einem grossen Theile der Schifffahrtsunternehmungen der Schiffseigner genöthigt ist, die unmittelbare Verfügung über das Schiff einem Schiffsführer zu überlassen, der seiner Beaufsichtigung während der

Schiffseigner[16]) abgeschlossenen Vertrages[17]) gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört[18]), ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder die mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung[19]) verschuldet ist oder nicht[20]);

[21]) 3) wenn der Anspruch auf das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung gegründet wird.

Abs. 2. Durch die vorstehenden Bestimmungen wird die persönliche Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens desselben nicht berührt[22]) [23]). Der Schiffseigner haftet jedoch, auch wenn er selbst das Schiff führt, für einen durch fehlerhafte Führung des Schiffes[24]) entstandenen Schaden ausschliesslich mit Schiff und Fracht, es sei denn, dass ihm eine böswillige Handlungsweise zur Last fällt[25]).

Abs. 3. Sind mehrere Schiffe in einem Schleppzuge vereinigt, so erstreckt sich die Haftung nur auf dasjenige Schiff, welches den Schaden verursacht hat, und auf die Fracht dieses Schiffes. Der Fracht steht bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich[26]) [27]).

Reise entzogen ist. Die Verantwortlichkeit für die sich ergebenden Schäden stellt sich in diesen Fällen als ein Einstehen für fremde Handlungen oder Unterlassungen dar, und für derartige Verbindlichkeiten ist dem heutigen Rechte eine Beschränkung der Haftpflicht in der bezeichneten Richtung überhaupt nicht fremd. Es lässt sich ferner nicht leugnen, dass bei der heutigen sehr bedeutenden Höhe der in Frage kommenden Schäden eine das ganze Vermögen ergreifende Haftpflicht die Schifffahrtsunternehmungen mit einem Risiko belasten würde, das ihnen ohne Gefährdung ihres Bestandes und ihrer Entwickelung nicht wohl auferlegt werden kann. Bei der Seeschifffahrt habe sich unter dem Einfluss gleichartiger Verhältnisse seit längerer Zeit die Beschränkung der Haftpflicht des Rheders auf das sogenannte Seevermögen (fortune de mer) d. h. auf das Schiff und die Frachtgelder Anerkennung verschafft. Dieselbe hat unter verschiedenen Formen (vergleiche die letzte Ziffer zu diesem Paragraphen unten) in allen Seerechten Eingang gefunden. Es unterliegt keinem Bedenken, die im Seerecht bewährte Einrichtung auf die Binnenschifffahrt zu übertragen. Auch in den ausländischen Gesetzen, welche die Binnenschifffahrt einer Regelung unterziehen, ist die Gleichstellung in dieser Beziehung zwischen Binnen- und Seeschifffahrt durchgeführt. — Die Form nun, in welcher das Gesetz im Anschluss an das Handelsgesetzbuch die Beschränkung der Haftpflicht für die in § 4 und weiterhin in den §§ 88 und 97 (wegen grosser Havarie und Bergung und Hilfeleistung) bezeichneten Verbindlichkeiten regelt, besteht nicht in der Befugniss des Schiffseigenthümers, sich durch Abandonnirung

des Schiffes von der Haftung zu befreien, und auch nicht in einer betragsmässigen Begrenzung (vgl. die Anmerkungen zu § 3) der Haftpflicht auf die Summe, welche dem Werthe von Schiff und Fracht entspricht; die Beschränkung wird vielmehr durch eine unmittelbare Verweisung der Gläubiger zur Befriedigung aus den bezeichneten Vermögensgegenständen verwirklicht. Der Gläubiger kann, wenn der Schiffseigner die Forderung nicht bezahlt, die Zwangsvollstreckung nur gegen das Schiff und die Frachtgelder betreiben und nur mit dieser Einschränkung ist auch die Verurtheilung des Schiffseigners zur Zahlung auszusprechen. Bei der Berathung der „Grundzüge" fragte ein Schifffahrtsinteressent, ob einem Schiffer auf Grund dieses Paragraphen sofort sein Schiff weggenommen werden könnte, oder ob er mit dem Werthe desselben einzustehen habe. Darauf wurde vom Regierungstische bemerkt: Der Paragraph wolle sagen: Das Schiff ist das einzige Exekutionsobjekt für die Forderung des Berechtigten; also könne von einer direkten Wegnahme des Schiffes und Entziehung desselben gegenüber dem Verkehr keine Rede sein, es vollziehe sich einfach der gewöhnliche Weg der Zwangsvollstreckung. Der verklagte Schiffer werde verurtheilt, die fällige Forderung bei Vermeidung der Exekution an seinem Schiffe zu bezahlen. Wolle der Schiffer nun bezahlen, so sei damit die Sache abgewendet, mit anderen Worten: Der Schiffseigner hafte nur mit der sogenannten fortune de mer und mit dem, was er mit derselben erziele. Demgegenüber aber ist noch zu bemerken, dass doch wohl auch hier in Fällen, wo die Voraussetzungen eines dringlichen Arrestes (§ 797 der Civilprozessordnung) vorliegen, auf das Schiff Arrest gelegt werden kann, z. B. wenn Gefahr besteht, dass dasselbe nach Holland entführt wird etc. Ist ja gerade in dem gedachten Paragraphen C.P.O. Absatz 2 ausdrücklich bestimmt: „Als ein zureichender Arrestgrund ist es anzusehen, wenn das Urtheil im Auslande vollstreckt werden müsste." — Hier kommt auch die Frage in Betracht, welche gleichfalls bei der Berathung der „Grundzüge" erwogen wurde: Wie werden die ausländischen Schiffe im Gesetz behandelt? Darauf antwortete der Verfasser der „Grundzüge": Im Allgemeinen enthält der Entwurf keine Beschränkung des Inhalts, dass die ausländischen Schiffe nicht unter das Gesetz gehörten. Es würde daher nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurtheilen sein, in wie weit ausländische Schiffe den Bestimmungen des Entwurfes unterstellt werden sollten. So finde z. B. (und das gehört gerade hierher) die Zwangsvollstreckung sicherlich nach deutschen Vorschriften in Schiffe statt, anders wieder bei der Errichtung von Pfandrechten an einem Schiffe. Eine noch andere Frage sei wieder das Entstehen gesetzlicher Pfandrechte auf Grund von Havarien etc. Hier müsste man eben auf die allgemeinen Grundsätze des internationalen Privatrechtes zurückgehen (vgl. auch oben zu § 1, Ziff. 12). Ueberhaupt findet der vorwürfige § 4 seine nothwendige Ergänzung durch die späteren Bestimmungen über die Pfandrechte der Schiffsgläubiger, über die Rangordnung derselben und über die Zwangsvollstreckung in Binnenschiffe §§ 102 u. folgende und § 136.

Was die Bestimmungen des Entwurfes im Einzelnen betrifft, so entspricht derselbe auch hier dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch;

es handelt sich, und wir folgen hier einer Skizzirung des Verfassers der „Grundzüge“, in den einschlägigen Berathungen um die Haftung

a) aus allen Rechtsgeschäften, die der Schiffsführer kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugniss für den Schiffseigner abgeschlossen hat,

b) aus all den vielen Fällen, bei denen es sich in der Ausführung der Frachtverträge um den Transport der Güter, etwaige Beschädigung und um die Haftung gegenüber den Ladungsbetheiligten (Absendern und Empfängern) handelt, so lange das Gut unter der Obhut des Schiffers sich befindet,

c) aus jenen Fällen, wo die Haftung auf ein positives Verschulden gestützt wird.

[2]) Vgl. auch Ziffer 4 zu § 3. Ursprünglich hiess es hier: „einem Dritten.“ Dieses Wort wurde in der Berathung der „Grundzüge“ beanstandet, weil es zu Missverständnissen führen könnte; die Haft beziehe sich ja sowohl auf Vertragsfälle wie auf unerlaubtes Verhalten. „Einem Dritten“ passe aber eigentlich nur für letzteres. Der Verfasser des Entwurfes erklärte, er lege auf die Beibehaltung dieses Wortes keinen Werth, und so fiel es ohne Weiteres in den späteren Entwürfen weg. In dem Handelsgesetzbuche heisst es allerdings „für den Anspruch eines Dritten.“

[3]) Natürlich haftet nicht das Schiff allein, sondern es haften auch die Pertinenzen desselben; den letzteren Begriff hatten die „Grundzüge“ ausdrücklich einer besonderen Erklärung im Gesetze bedürftig erachtet. § 13 derselben hatte in diesem Sinne bestimmt: „Gegenstände, welche in das Schiffsregister eingetragen sind, werden im Zweifel als Zubehör des Schiffes angesehen. Als Zubehör gelten auch die Schiffsboote.“ In der Berathung der Sachverständigen-Kommission gab dieser Paragraph wenig Anlass zu Bemerkungen. Es war nur der Wunsch geäussert worden, dass die Führung des erwähnten Schiffsinventars den Schiffern zur Pflicht gemacht würde, worauf der Vertreter der Hamburger Handelskammer äusserte, dass das eine grosse Belästigung zur Folge hätte. Die Inventare würden schon auf den Seeschiffen sehr mangelhaft geführt. Würde aber Jemand ein Schiff bevorschussen, so würde er selbst dafür sorgen, dass ein richtiges Inventar geführt würde. — Schon in dem ersten veröffentlichten Entwurfe ist nun dieser Paragraph ohne weitere Bemerkung in Wegfall gekommen, während das Ausfallen einer anderen Bestimmung derselben „Grundzüge“, die unmittelbar dieser Bestimmung vorausging, besonders in den Motiven begründet wurde. Man wird wohl sagen dürfen: Der Wegfall dieses Paragraphen vermag an der Sache hier nichts zu ändern, es ist eine allgemeine gesetzliche Bestimmung, dass die Pertinenzen in rechtlicher Beziehung der Hauptsache folgen. Der Wegfall dieser Begriffsbestimmung hat nur die Bedeutung, dass man hier ohne Analogie zum Seeschifffahrtsrecht sich an die allgemeinen Regeln über Pertinenzen oder Zubehörungen zu halten berechtigt und verpflichtet ist. Vergl. freilich auch § 103 Abs. 1 und Anmerkung hierzu. Windscheid’s Lehrbuch des Pandektenrechtes nennt Pertinenzen diejenigen Sachen, welche, ohne Bestandtheil einer anderen Sache zu sein, doch zu einer anderen Sache in dem Sinne gehören, dass sie nur um dieser Sache willen vorhanden sind; in Folge dessen ergreift, wie schon gesagt,

jede rechtliche Verfügung über die Hauptsache auch die Zubehörung. Die Voraussetzungen für Pertinenzen sind: 1. dass sie die Bestimmung haben, die Verwendbarkeit der Sache zu den in ihrer Natur liegenden Zwecken zu erleichtern oder zu fördern; 2. dass diese Bestimmung schon wirklich realisirt und 3. dass dieselbe eine bleibende ist. Körperliche Verbindung ist für den Begriff der Zubehörung weder erforderlich, noch genügend. Es sind darnach nicht Zubehöre: Theile des Schiffes, wie Masten, Maschinen, Steuer, Schlote, Nebelhorn, Tauwerk und zwar laufendes wie stehendes Gut, Raaen, Segel. Wohl aber sind Zubehöre: Anker, Ankerketten, Stangen, Signalglocken, Log, Loth, einzelne Signalkanonen, Signallaternen, Signalflaggen, Raketenapparat, Ruder, sowie die Boote, obwohl das hier nicht wie im Seegesetzbuche ausdrücklich ausgesprochen ist; aber auch deshalb die diesen Booten nothwendigen Ruder, Signalstangen, Taue und Segel. — Die Frage der etwaigen Nothwendigkeit zur Führung eines Inventars ist mit dem Wegfall des früheren § 13 gleichfalls ausser Betracht gekommen. Jedenfalls gehörte aber eine solche Verpflichtung in den Abschnitt über den Schiffer, wo auch in der That davon keine Rede ist. Vgl. § 7 u. flg. Damit entfallen auch Rechtsvermuthungen zu Gunsten der Pertinenzqualität einer Sache, wie sie das Seerecht aufstellt, von selbst.

4) Eine „persönliche" Haftung würde natürlich das ganze Vermögen (also fortune de mer et de terre) des Schiffseigners umfassen. Nach der hier angeführten Haftung ist auch der im Uebrigen sonst ausserordentlich reiche Schiffseigner als Besitzer eines wertlosen Backsteinkahnes, welcher ein anderes Schiff mit der kostbarsten Ladung angesegelt hat, nur mit dem geringen Werthe dieses Kahnes verantwortlich.

5) Hier tritt die Frage auf: Wie dann, wenn ein Versender von Waaren zu Schiff sein Interesse daran, dass er durch Schiff und Fracht Befriedigung seiner Forderung erhalte, versichert hatte, kann er dann etwa die dafür gezahlte Assekuranzprämie vom Schiffseigner ersetzt verlangen? Diese Frage ist zu verneinen. Denn die Kosten eines Rechtsgeschäftes, durch welches sich der Schiffsgläubiger, d. h. eben der Versender, auf Grund seines Vertrages einen über die Ersatzpflicht des Schiffseigners hinausgehenden Ersatzanspruch sichern wollte, können nicht zu Lasten dieses Schiffseigners sein. So ist wenigstens von einem Hamburger Gerichte 1887 entschieden worden.

5a) Auf der Elbe und Oder spielt die Fracht nach dem schon Gesagten nicht die Rolle, wie auf dem Rhein, deshalb wollte man bei der Berathung der „Grundzüge" die Haftung mit der Fracht, mit dem Verdienste des Schiffers ausser Ansatz gesetzt wissen. Bei derselben Gelegenheit wurde folgender Fall angeführt. Es komme vor, dass der Schiffsbesitzer für Schleppen nur 80 Pf. vom Versender erhalte und nun seinerseits den Schiffer engagire, den er zu schleppen sich verpflichte, dabei noch 20 Pf. Fracht zuzahlend, einschliesslich aller Unkosten und zwar für Uebernahme der zu 80 Pf. bedungenen Ladung. — Stellten hier, ist die Frage, die 20 Pf., welche der Schiffer erhalte, die thatsächliche Miethe dar oder die 80 Pfg., die der Schlepper erhalte oder seien die 20 Pf. vielleicht zu erhöhen durch Hinzufügung der

Unkosten; wenn Letzteres, so sei es besser, wenn ein Schiffer seinen Kahn verchartere, als wenn er selbst die Fracht übernehme. Vom Regierungstisch wurde bemerkt, dass in dem angeführten Falle der Unterverfrachtung es darauf ankomme, ob der Schiffsrheder als solcher in Betracht komme oder der Schiffsausrüster. Im Allgemeinen wird wohl der Schiffseigner mit derjenigen Fracht haften, die er thatsächlich erhalte; das seien aber nur 20 Pf. Dabei wurde die unangenehme Folgerung, die daraus geschäftlich gezogen werden könnte, rückhaltslos zugegeben, allein das sei kein Grund von der Frachthaftung überhaupt abzustehen.

6) Diese Bestimmung entspricht wörtlich dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch und wurde in den verschiedenen Stadien, die das Gesetz durchlief, beibehalten mit der einzigen Ausnahme, dass das Handelsgesetzbuch von einer „besonderen“ Vollmacht spricht, und hier das Wort „besonders“ ausgelassen ist. Bei der Berathung der „Grundzüge“ wurde gefragt, ob das Weglassen dieses Epithetons praktische Bedeutung habe. Darauf wurde von Regierungsseite erwidert: Das Wort „besondere“ sei weggelassen, weil man durch dessen Beifügung glauben könnte, es handele sich um eine spezielle Vollmacht für besondere Akte, was ja gar nicht gemeint sei: eine allgemein lautende Vollmacht genüge hier. Vgl. auch Ziffer 11.

7) „Rechtsgeschäft“ ist die Willenserklärung einer Privatperson des Inhaltes, dass ein Recht entstehen, untergehen, oder eine Veränderung erleiden soll. Es giebt einseitige und zweiseitige Rechtsgeschäfte (Verträge). Einseitige Rechtsgeschäfte sind z. B. die Veräusserung, der Verzicht; auch die Versicherungsnahme gehört hierher.

8) d. h. Rechtsgeschäfte, die der Schiffer mit Bezug auf seine Stellung als Schiffer abschliesst, nicht die er etwa für seinen Privathaushalt, mit Beziehung auf einen Verein, dem er angehört etc., abschliessen würde.

9) Vergleiche §§ 15 und 16 dieses Gesetzes.

10) Ueber den Begriff der Vollmacht vergleiche Ziffer 11.

11) Hier ist also die Haftbeschränkung für die Verbindlichkeiten aus solchen Rechtsgeschäften anerkannt, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugniss geschlossen hat. Nun hat allerdings unser Gesetz selbst die Befugniss des Binnenschiffers, den Schiffseigner durch Rechtsgeschäfte zu verpflichten, vergleiche §§ 15 und 16, im Vergleich zum Seeschiffer wesentlich eingeengt; immerhin geht die Befugniss doch weit genug, um die Begrenzung der Haftbarkeit als nothwendig erscheinen zu lassen. Dabei ist vorausgesetzt, dass es sich wirklich um das gesetzliche (also im Gegensatz zum vertragsmässigen Vertretungsrechte des Schiffers) handelt; nur soweit dieses reicht (§§ 15 und 16), erkennt das Gesetz eine in den Verhältnissen begründete Vertretungsbefugniss des Schiffers an, der sich der Schiffseigner regelmässig nicht zu entziehen vermag. Gareis und Fuchsberger drücken dieses noch deutlicher, wie folgt, aus: Die Ziffer 1 umfasst die Fälle, in denen gesetzlich von vornherein mit beschränkter Haftung für den Schiffseigner kontrahirt wird. Jeder, der mit Schiffern kontrahirt, weiss aus dem Gesetze und soll wissen, der Schiffseigner ist ihm dafür mit Schiff und Fracht haftbar. Die Fälle der Voll-

macht weiss er aber nicht, darum ist es da anders. Und das Weglassen von dem Beiwort „besondere“ hat einen sehr guten Sinn, weil man sonst glauben könnte, es gebe immerhin noch Vollmachten, wo gleichfalls der Schiffseigner mit Schiff und Fracht hafte, was nicht der Fall ist. Mit anderen Worten: überall da, wo der Schiffer vom Schiffseigner Vollmacht, besondere Aufträge erhalten hat, die ausserhalb der gesetzlichen Vertretungsbefugniss liegen, haftet der Schiffseigner auch ferner persönlich, d. h. mit seinem ganzen Vermögen. Das ist auch der Fall, wenn der Schiffseigner durch ein vertragswidriges Verhalten dem Schiffer die Erfüllung des Kontraktes unmöglich macht, z. B. wenn ihm nach dem Frachtvertrag die Bestimmung des zum Transport geeigneten Schiffes überlassen war, und er ein hierzu ungeeignetes Schiff wählt, dessen Kapitän in Folge hiervon im Abladungshafen die Annahme der Ladung verweigert. Der Schiffer hat vielleicht in Rotterdam eine Waare zu laden, deren Charakter die Zuladung der nachher vom Schiffseigner noch als Theilladung angegebenen Waare nicht gestattet. Hier haftet der Schiffseigner persönlich. So hat schon das Reichs-Oberhandelsgericht entschieden, XI. 260. Handelt aber der Schiffer ohne Vollmacht und ausserhalb der gesetzlichen Vertretungsbefugniss, dann haftet der Schiffseigner überhaupt nicht; damit geschieht auch Niemandem Unrecht: Die gesetzlichen Fälle verräth dem Kontrahenten das Gesetz, über eine etwaige Vollmacht soll er sich zur Zeit der Eingehung des Vertrages verlässigen!

[12]) Es kann die Frage auftauchen, ob solche Rechtsgeschäfte nur im Inlande oder auch im Auslande abgeschlossen sein dürfen? Also auf dem Rhein in Rotterdam, bei Oder- und Weichselschiffen in Russland etc. Das Reichs-Oberhandelsgericht hat entschieden, dass immer das Recht des Heimathshafens entscheidet. Präsumtionen also, welche das ausländische Recht in Kollisionsfällen für das Verschulden der Schiffsbesatzung aufstellt, sind gegenüber dem Schiffseigner unwirksam. (R.O.G. XXIV. 87).

[13]) Dieser Absatz lautete in den „Grundzügen“ anders; statt: eines vom Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages: „einer Verbindlichkeit des Schiffseigners“. Und gleich darauf statt: „insofern die Ausführung des Vertrages“: „insofern die zur Erfüllung der Verbindlichkeit erforderlichen Handlungen“. Die jetzige Fassung entspricht dem allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuche. Schon bei der Berathung der „Grundzüge“ wurde dieser Unterschied bemängelt. Damals wurde entgegnet, dass die Fassung des Ha. zu eng wäre, weil es auch Verbindlichkeiten gebe, die nicht aus Verträgen herrührten, z. B. die ungerechtfertigte Auslieferung von Gütern, auf welchen Havarieentschädigungslasten haften. Trotzdem ist die jetzige Fassung später gewählt worden, weil man sich, vergleiche darüber § 3, sagte, dass diese hier gemeinten Verbindlichkeiten ja schon indirekt in der prinzipiellen Haftung des § 3 Absatz 1 eingeschlossen wären. Es sind dieselben auch oben bereits ausdrücklich dieserhalb erwähnt.

[14]) Gemeint ist hier namentlich also die nicht ausschliessliche Haftung, welche den Schiffseigner als Frachtführer in den Fällen des Verlustes oder der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung von Frachtgütern trifft;

desgleichen die Haftung des Schleppschifffahrtsunternehmers gegenüber den Eigenthümern der geschleppten Schiffe und die Haft der zur Personenbeförderung bestimmten Schifffahrtsunternehmungen gegenüber den Reisenden. Ueber die Schleppschifffahrt überhaupt in ihrer Bedeutung für dieses Gesetz vergleiche unter Ziffer 26 zu diesem Paragraphen. Anders ausgedrückt kann man auch sagen, die Ziffer 2 § 3 umfasst hinsichtlich der von dem Schiffseigner abgeschlossenen Geschäfte denjenigen Theil der Erfüllung, welcher zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, vergleiche den II. Abschnitt. Der Dritte weiss bei Eingehung des Vertrages, dass der Schiffseigner die Erfüllung nicht selbst besorgen, vielmehr durch den Schiffer handeln wird.

[15]) Anspruch ist die vom Rechte zuerkannte Befugniss, von einem Anderen etwas zu verlangen; Anspruch ist also eigentlich „rechtlich anerkannter" Anspruch.

[16]) Also nur vom Schiffseigner, nicht etwa vom Schiffer abgeschlossener Vertrag. Für letzteren Vertrag haftet der Schiffseigner natürlich nicht, es müsste denn sein, dass Ziffer 1 zutrifft, also dieser Vertrag in die gesetzliche Vertretungssphäre des Schiffers gegenüber dem Schiffseigner fallen würde.

[17]) Vergleiche darüber Ziffer 7.

[18]) Also nicht alle Verträge, nur diejenigen, bei welchen die Ausführung des Vertrages, natürlich ganz oder theilweise, in die Dienstobliegenheiten des Schiffers fällt. Die Motive sagen: Voraussetzung zum Eintritt dieser Ziffer 2, also zur beschränkten Haft, ist, dass die zur Ausführung der Verträge nothwendigen Handlungen zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehören. Darin liegt ja der eigentliche Grund der beschränkten Haft. Ist das nicht der Fall, so haftet der Schiffseigner persönlich. Der Dritte weiss ja bei Eingehung des Vertrages, dass der Schiffseigner die Erfüllung nicht selbst besorgen, vielmehr durch den Schiffer handeln wird. Das weiss er aber aus dem Gesetz. Die §§ 8 und 67 bieten hiezu Anhaltspunkte, wie weit Dienstobliegenheiten des Schiffers vorliegen. Im Uebrigen entscheidet darüber, ob eine Handlung in den Bereich der Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, die Natur der Sache. Vergleiche die erwähnten Paragraphen und den II. Abschnitt über die Aufgaben des Schiffers überhaupt.

[19]) Vergleiche § 3 Absatz 2 und die Anmerkungen.

[20]) Darnach ist die Haft in diesem Falle ganz unabhängig von einem irgend welchen Verschulden der Schiffsbesatzung; es kommt gar nicht darauf an, ob eine Person der Schiffsbesatzung überhaupt an der Nicht- oder mangelhaften oder verspäteten Erfüllung schuldig ist oder nicht; es ist auch gleichgiltig, ob eine andere Person ausser der Schiffsbesatzung vielleicht die Schuld trägt. Der Grund liegt darin, dass ja der Schiffseigner keine ausreichenden Mittel zu einer genügenden Kontrole der Schiffsbesatzung hat.

[21]) Diese Ziffer ist schon unter § 3 genügend erklärt, es dreht sich um die Haft aus unerlaubtem Verhalten.

[22]) Dieser Satz ist nur eine selbstverständliche positive Folgerung aus dem Vorhergehenden; in den einzelnen Fällen sind ja bereits vorstehend die Konsequenzen dieserhalb gezogen worden. Dieser Satz war bis zur II. Lesung im Reichstage ein absoluter. Er hiess: „Durch die vorstehenden

Bestimmungen wird die persönliche Haftung des Schiffseigners — denn das ist nach § 3 principiell feststehend und die Regel — im Falle eigenen Verschuldens derselben nicht berührt.“ Der Gegensatz ist offensichtlich: Die Fälle unter Ziffer 1—3 sind Fälle, wo der Schiffseigner für Verschulden Anderer, für fremde Handlungen in den Riss treten muss; anders, wenn er selbst Schuld trägt, wenn in seiner eigenen Person Umstände vorliegen, welche geeignet sind, eine unmittelbare Verbindlichkeit desselben zu begründen. Das ist, wie die Motive sagen, namentlich der Fall, wenn dem Schiffseigner persönlich ein Verschulden in Betreff derjenigen Umstände zur Last fällt, aus welchen der Anspruch hergeleitet wird. Stellt dieses Verschulden den Thatbestand einer unerlaubten Handlung dar, was z. B. für die durch fehlerhafte Anweisung an den Schiffer herbeigeführte Beschädigung fremden Eigenthums regelmässig zutreffen wird, so steht die persönliche, d. h. die unbeschränkte Haft des Schiffseigners ausser Zweifel, da hier die Begründung des Anspruchs überhaupt nicht auf einen der im § 4 bezeichneten Thatbestände zurückzuführen ist. Das Gleiche muss aber auch dann gelten, wenn in den Fällen der Nummer 1 und 2, insbesondere in Bezug auf die Erfüllung der Frachtverträge (also in Bezug auf denjenigen Theil, der nicht der Stellung gemäss Sache des Schiffers zu sein pflegt), den Schiffseigner selbst ein Verschulden trifft; denn auch in diesem Falle verliert die Beschränkung der Haftpflicht ihre Berechtigung. In den Absatz 2 ist deshalb ein allgemeiner Vorbehalt bezüglich der persönlichen Haftung des Schiffseigners im Falle eigenen Verschuldens aufgenommen. Dass aber auch durch eine besondere Gewährleistung für die Erfüllung einer an sich nach § 4 zu beurtheilenden Verbindlichkeit der Schiffseigner, der die Erfüllung (des Vertrages) ohne Einschränkung zugesagt hat, persönlich verpflichtet wird, erscheint selbstverständlich. Es ist aber — fügen die Motive weiter bei — eine Frage der Vertragsauslegung, ob im einzelnen Falle ein Gewährleistungsversprechen wirklich als ein unbeschränktes in diesem Sinne anzusehen ist. Anders das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch; auch die „Grundzüge“ zu dem jetzigen Gesetze, hatten diesen Fall ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen und bestimmt wie in a. 452, Absatz 2: „Dieser Artikel kommt zur Anwendung, wenn der Schiffseigner die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat.“ Dieser Absatz der Grundzüge ist aber schon im ersten Entwurfe weggefallen.

Wie ist es aber mit dem umgekehrten Fall? Kann sich der Schiffseigner da, wo er persönlich haftet, vertragsmässig beschränken, und, was noch weit wichtiger ist, kann sich der Schiffseigner noch weiter in der Haft beschränken als auf Schiff und Fracht? Da muss nun freilich gesagt werden: Wenn das ausgeschlossen werden sollte, dann musste eine diesbezügliche Bestimmung in das Gesetz aufgenommen werden, wie sie thatsächlich nicht aufgenommen ist. Diese Frage ist sehr wichtig, weil besonders von der Elbe her die Hafterstreckung, wie sie jetzt § 3 und 4 statuirt, als zu hart erachtet wurde, und daher bereits vor der definitiven Erledigung dieses Gesetzes eine beschränkte Haft auf bestimmte Geldsummen von den vereinigten Elbeschifffahrts-Gesellschaften eingeführt wurde. Man

kann vielleicht sagen, dass es zu weit geht, die Haft noch unter das gesetzliche Minimum vertragsmässig herabzusetzen, auf der andern Seite aber muss in diesem Falle die Korrektur wohl in den wirthschaftlichen Verhältnissen, nicht in rechtlichen Vorschriften gesucht werden: Schiffer, welche durch eine solche herabgesetzte Haft zu wenig Garantien bieten, werden eben auch nicht mehr so gerne genommen werden, als diejenigen, welche sich dem Gesetz unterwerfen. Auch die Konkurrenz der Eisenbahnen gegenüber den Wasserstrassen, so sehr eine künstliche und absichtlich herbeigeführte Konkurrenz zu verwerfen ist, wird hier vermittelnd eintreten. Schlimm ist der Fall da, wo Jemand mit den Verkehrsvermittlern, nicht direkt mit den Schiffern, zu thun hat; hier wird sich doch wohl empfehlen, die gesetzliche Haft als Mindestmaass ausdrücklich in dem Uebernahmevertrag zu bedingen.

Der wichtigste Fall der persönlichen Haft des Schiffseigners bei eigenem Verschulden ist natürlich und mit besonderer Bedeutung ausgestattet dann gegeben, wenn der Schiffseigner zugleich als Schiffer das Schiff selbst führt. Hier stellte der Entwurf dieses Gesetzes fest, dass der Schiffseigner in diesem Falle auch für die ihm bei der Führung des Schiffes zur Last fallenden Versehen und für die hiedurch den Ladungsbetheiligten oder dritten Personen erwachsenden Schäden persönlich oder mit seinem ganzen Vermögen einstehe. Die Motive verkannten dabei nicht, dass unter dieser Bestimmung die Lage der kleineren Unternehmer, die sich selbst der Führung ihres Fahrzeuges unterziehen, in gewissem Sinne eine ungünstigere ist, als die der grösseren Betriebe. Allein der Unterschied liege in der Natur der Sache. Der Grundsatz, dass Jedermann für sein eigenes Verschulden persönlich verantwortlich sei, habe allgemeine Geltung und eine Beseitigung desselben im Gesetz würde den erheblichsten Bedenken unterliegen. Die Haftung treffe in dem bezeichneten Falle den Unternehmer auch in Wahrheit nicht als Schiffseigner, sondern als Schiffer. Wenn aber nun jeder Schiffer nach § 7 für den durch seine Schuld verursachten Schaden unbedingt haftbar sei, so wäre es offenbar nicht gerechtfertigt, die Haft gerade zu Gunsten derjenigen Schiffer einzuschränken, die zugleich Eigenthümer des Schiffes seien, welches sie führen. Die Bestimmungen über die beschränkte Haftung werden trotzdem auch für diejenigen Unternehmer, welche nur ein einziges Schiff besitzen und es selbst führen, nicht ohne Bedeutung sein; denn die beschränkte Haft komme auch ihnen zu Statten, wenn durch Verschulden ihrer Mannschaft dritten Personen ein Schaden zugefügt wird; nicht minder aber dann, wenn im Falle des Verlustes oder der Beschädigung von Frachtgütern trotz des Mangels eines die Verantwortlichkeit, gemäss § 4, Absatz 2 und § 7, begründenden persönlichen Verschuldens die Voraussetzungen der Haft nach Artikel 395 des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches als gegeben anzusehen seien. Vergleiche § 57 und 58 unten.

Bei diesem Punkte aber nun wurde in der Reichstagskommission entschiedener Widerspruch erhoben, umsomehr, als es nicht gelungen war, an § 3, wie wir oben gesehen haben, irgend eine Abschwächung der allgemeinen Haft, z. B. wegen sogenannter nautischer Versehen, herbeizuführen.

Es wurde geltend gemacht, dass eine verschiedenartige Haftbarmachung des Kleinschiffers, der sein Schiff selbst führt, und des Schiffseigners (Besitzer mehrerer Schiffe, Schifffahrts-Gesellschaft), der sein Schiff durch einen Angestellten steuern lässt, durchaus unzulässig sei, und unter den Kleinschiffern, und zwar mit Recht, bereits jetzt eine grosse Aufregung hervorgerufen habe, die, wenn die Bestimmung der Vorlage Gesetz werden sollte, bei jedem Falle dieser unrichtigen Unterscheidung nothwendigerweise wachsen müsse. Es sei nicht abzusehen, warum durch die Haftung des einzelnen Schiffers, der neben seinem Kahn sich nach und nach durch Fleiss und Sparsamkeit etwa ein Haus und einige Aecker erarbeitet habe, nun derselbe beständig in Gefahr sein solle, das Alles ohne wirkliches, eigenes Verschulden zu verlieren, während für den grösseren Besitzer eine genaue Grenze seiner Haftbarkeit in dem Werthe von Schiff und Fracht bestehe. Der Schadenersatzanspruch solle gegen den einzelnen Schiffer geltend gemacht werden ohne dessen wirkliches Verschulden z. B. im Falle nautischer Versehen, besonderer Umstände der Schifffahrt, wie sie oben in § 3, Ziffer 9 bereits geltend gemacht sind. In zunehmender Weise hätten neuerdings die Ladungsversicherungsgesellschaften versucht, — und in nicht wenig Processen mit Erfolg (auch darüber ist schon bei § 3 Mehreres aus den Berathungen der „Grundzüge“ angegeben) — dem Schiffseigner ein Verschulden aufzuerlegen in Fällen, in denen bisher die Meinung des Vorhandenseins höherer Gewalt bestand: bei Leckspringen (wenn, besonders bei Holzschiffen, entweder durch den Einfluss der Hitze Sprünge entstehen oder durch das Weichen einer Niete, eines Bolzens ebenfalls Risse, Löcher im Schiffe auftreten), Auffahren in Schleusen, Vorwurf der Wahl eines falschen Brückenjochs etc. Es sei daher zu erwarten, dass die Begehrlichkeit der Versicherungsgesellschaften an der Hand der neuen Bestimmung sich ins Unbegrenzte steigern werde; man könne ihnen dieses, wenn die Gesetzgebung dazu die Hand reiche, kaum verargen. Verschulden, Mangel an Sorgfalt werde man in jedem technischen Irrthum finden wollen, ohne darauf Rücksicht zu nehmen, unter wie schwierigen Umständen (bei Eisgang, Hochwasser, Sturm) der Schiffer seinen Entschluss zu fassen habe. — Vom Regierungstische wurde darauf hingewiesen, dass die Bestimmung, wie sie auf Grund vorstehender Ausführungen wirklich in das Gesetz aufgenommen wurde (2. Buchsatz des 2. Absatz § 4) zu einer anderen, viel weniger zu rechtfertigenden Rechtsungleichheit zwischen den verschiedenen Schiffern, nämlich zwischen denjenigen, welchen das Schiff gehöre, das sie führen, und denjenigen, welche für ein fremdes Schiff als Schiffer angestellt seien, Anlass gebe. Während der Erstere auch bei eigenem Verschulden nur mit seinem Schiffe haften solle, werde der letztere unbeschränkt ersatzpflichtig sein, obgleich er sich in einer wirthschaftlich doch noch weniger günstigen Lage befinde, als der Eigenschiffer. In der ausländischen Gesetzgebung finde sich für eine solche Regelung kein Beispiel. Namentlich sei die Berufung auf das englische Recht nicht zutreffend, dieses stehe vielmehr auf demselben Boden wie der Entwurf des Gesetzes. Da aber die Reichstags-Kommission einstimmig war, so wurde der erwähnte zweite Buchsatz, wie er oben in Ab-

satz 2 wiedergegeben ist, aufgenommen; auch der Widerspruch Seitens der Regierung im Reichstagsplenum war ohne Erfolg. Doch ist gerade in der II. Lesung von Seiten des Präsidenten des Reichsjustizamtes die Eigenartigkeit der jetzigen Regelung mit ihren Folgerungen so klar und bestimmt ausgesprochen, dass es am Platze ist, eine kurze Auslese aus den Verhandlungen zu geben, besonders aber die betreffende Rede selbst ihrem Wortlaute nach zu bringen. Sie ist für die Auslegung des Gesetzes sehr instruktiv, umsomehr, als die fragliche Ausnahmebestimmung gerade wegen ihrer Singularität so enge als möglich wird ausgelegt werden müssen (vgl. nächste Anmerkung).

[23]) In der Reichstagssitzung vom 29. April 1895 hat der Präsident des Reichsjustizamtes die gesammte Haftfrage in folgender Weise formulirt: „Nach den Grundsätzen des allgemeinen bürgerlichen Rechtes haftet derjenige, welcher persönlich durch ein Verschulden einen Dritten schädigt, für Deckung des Schadens in jedem Falle und unbegrenzt mit seinem ganzen Vermögen. Dagegen liegt die Sache anders in solchen Fällen, wo der Schaden nicht durch jemand persönlich, sondern durch Vermittlung der von ihm beschäftigten und angestellten Leute zugefügt wird. In dieser Beziehung enthalten die bestehenden Rechte verschiedene Vorschriften: während das gemeine deutsche und auch das preussische Recht den Arbeitgeber in solchen Fällen nur in geringem Umfange haftbar machen, muss der Arbeitgeber nach rheinisch-französischem Rechte in sehr grossem Umfange für diesen Schaden aufkommen. Nun hat der Entwurf des Binnenschifffahrtsgesetzes die allgemeinen Grundsätze in letzterer Beziehung, was das Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft persönlich betrifft, einfach auf die Flussschifffahrt übertragen. Es handelt sich hier um einen Rechtsgrundsatz, der, möchte ich sagen, Weltrecht repräsentirt. Er gilt in allen Kulturstaaten diesseits und jenseits des Oceans, er gilt zu Wasser und zu Lande: wer einem Dritten Schaden zufügt durch eigene Schuld, hat für diesen Schaden aufzukommen, unbekümmert darum, wie weit er selbst dadurch in seinen Vermögensverhältnissen getroffen wird. Was dagegen den Schaden durch dritte Personen betrifft, so hat sich der Entwurf weder dem preussischen noch dem rheinischen Rechte angeschlossen, er hat vielmehr einen Mittelweg eingeschlagen, indem er bestimmt, dass der Arbeitgeber für die Schäden, welche die von ihm auf einem Schiffe angestellten Personen dritten Leuten schuldhaft zufügen, aufzukommen hat, in Höhe des Werthes von Schiff und Fracht. Hier besteht kein Zwiespalt zwischen Regierung und Reichstagskommission. Während nämlich die verbündeten Regierungen den Grundsatz statuirt zu sehen wünschen: dass der Eigenthümer des Schiffes oder auch der Schiffsführer unbedingt haftet für jeden Schaden, den er persönlich einem Dritten zufügt, sagt die Reichstagskommission (und jetzt das Gesetz) einfach: der Schiffsführer haftet, wenn er sein eigenes Schiff führt, nicht unbedingt und in vollem Umfange für den durch Führung des Schiffes entstandenen Schaden; er haftet für den Schaden nur insoweit, als er durch Schiff und Fracht gedeckt wird. — Folgerungen: Wie steht es mit dem Schiffer, der sein eigenes Schiff führt und daher nur für den Schaden in Höhe von Schiff und Fracht haftet bezügl. seiner Mannschaft;

ich will einmal sagen: Der Schiffer hat auf seinem Schiff einen Maschinisten oder Steuermann angestellt; er zieht sich, um der Ruhe zu pflegen, vom Kommando des Schiffes zurück, der Steuermann übernimmt das Kommando des Schiffes. Während dieser das Kommando führt, ereignet sich durch dessen Verschulden ein Schadensfall, dessen Folgen eine dritte Person treffen. Setzen wir den Fall, es kommt zu einer Kollision, die ein fremdes Schiff zum Sinken bringt. Nach dem Beschluss der Kommission (bzw. also jetzt nach dem Wortlaut des Gesetzes) stellt sich nun die Sache so: Wenn der Schaden eingetreten ist in der Zeit, wo der Eigenthümer des Schiffes, das die Kollision herbeigeführt hat, das Kommando führte, haftet der Eigenthümer, der zugleich Führer des Schiffes ist, nur in dem Umfange des Werthes, den Fracht und Schiff repräsentiren. Ereignet sich dagegen der Schaden in der Zeit, in der der Steuermann das Kommando führte, dann haftet der Steuermann unbeschränkt, ohne jedes Limitum, mit seinem ganzen Vermögen, d. h. der Mann, der nicht einmal im Besitze eines Schiffes ist, angewiesen ist auf seine Löhnung, der vielleicht und höchstens zu Hause ein kleines Häuschen und Gärtchen besitzt, der muss ohne jede Beschränkung für den Schaden aufkommen, wohingegen sein Schiffsherr, im Besitze eines eigenen Schiffes, also in besseren Vermögensverhältnissen wie er, bezüglich seiner Entschädigungverpflichtung beschränkt ist auf dasjenige, was Schiff und Fracht repräsentiren. Das ist weder logisch konsequent noch sittlich gerecht. — Ferner: ich setze den Fall, dass zwei Schiffe in Kollision gerathen. Der Führer des einen Schiffes ist Eigenthümer des von ihm geführten Schiffes, der Führer des anderen Schiffes ist nicht Eigenthümer, sondern er führt ein fremdes Schiff als Lohnschiffer; liegt der Fall nun so, dass derjenige Schiffer, der gleichzeitig Schiffseigner ist, auch den Schaden herbeigeführt hat, dann haftet er wiederum nur auf Höhe des Werthes von Schiff und Fracht; liegt der Fall umgekehrt, hat der andere Schiffer, der nicht Eigenthümer des von ihm geführten Fahrzeuges ist, die Schuld an der Kollision, dann haftet dieser Mann in seiner ungünstigen finanziellen Situation dennoch unbeschränkt über jedes Limitum hinaus mit seinem ganzen Vermögen. — Ist eine solche Konsequenz verantwortlich? — Drittens: es ereignet sich eine Kollision auf einem Flusse zwischen dem Besitzer einer Schiffsmühle oder einer fliegenden Fähre und einem Schiffe. Nach dem Beschluss der Kommission (bzw. nach dem jetzigen Gesetze) ist zu unterscheiden: Ist die Schuld dieses Unfalles zurückzuführen auf das Verhalten des Führers des Schiffes, das ihm gehört, dann haftet er wiederum nur in den vorhin von mir bezeichneten Grenzen; liegt die Schuld umgekehrt auf Seite des Schiffsmühlebesitzers oder des Fährmanns, dem die fliegende Fähre gehört, so haftet dieser dem Schiffer gegenüber wiederum unbeschränkt mit seinem ganzen Vermögen, ein Widerspruch der niemals von der öffentlichen Meinung verstanden werden wird. (Nach meinen Ausführungen zu § 1 liegt der Fall hier anders, weil m. E. auch die Fähre ein S c h i f f ist.) — Endlich nehme ich den Fall einer Kollision auf dem unteren Elbgebiet zwischen einem die Elbe hinabfahrenden Kahn, der dem Führer gehört und einem die Elbe aufwärtsfahrenden Seeschiffe, das sich eben-

falls im Eigenthum des Schiffers befindet. Wenn in diesem Falle der Eigenthümer des Seeschiffes die Schuld der Kollision getragen hat, so haftet er nach Seerecht unbeschränkt für den Schaden, den er zugefügt hat, ohne Rücksicht auf den Werth des geführten Schiffes mit seinem ganzen Vermögen. Wenn dagegen umgekehrt der Führer des Elbkahnes, der auch ein Eigenthum des Führers ist, Schuld an dem Unfall trägt, dann haftet er dem Seeschiffe gegenüber nur wieder in Höhe des Werthes des Kahns. Auch das ist eine Ungerechtigkeit, die wir nicht verantworten können. — Wenn man auf der andern Seite den Erwägungen nachgeht, aus denen die Kommission ihren Standpunkt einnahm, so ist anerkannt, dass es allerdings aus einer gewissen Rücksicht gegenüber einer schwerbedrängten Klasse von Schifffahrtstreibenden, soweit die Schwierigkeiten auf den Strömen zur Lenkung der Schiffe in Betracht kommen, geschehen ist; die Gründe der Kommission seien aber, fuhr der Präsident des Reichsjustizamts fort, nicht durchschlagend, denn sie haben nur Gefühl für die Besitzer und Führer eines Schiffes, nicht aber für die, die nicht im Besitze eines solchen und auch bei der Handhabung des Schiffes beteiligt sind, obwohl diese nur auf Lohn angewiesen bleiben, während der andere doch ein Schiff hat. — Die weitere Berufung der Kommission darauf, dass die kleinen Schiffer in schlechter Lage sind, gelte doch auch für die See. Die eigenartige Vermögenslage der Schiffer sei auch kein Grund; denn auch diejenigen verlangen Rücksicht, die den Schaden erleiden und einen berechtigten Anspruch darauf haben, dass derjenige, der einen Schaden zufügt, ihn auch ersetzt. Der Absatz 2 Buchsatz 2 ist auch für den kleinen Schiffer ein zweischneidiges Schwert, auch er kommt in die Lage, von anderen Ersatz zu heischen. — Zum Schluss ist immer von denselben Rednern die Konsequenz des mehrgenannten Gesetzes noch wie folgt präzisirt: der Fährmann auf dem Strom, der kleine Nachenführer auf dem Fluss, der Droschkenbesitzer mit seiner Droschke in dem bewegten und schwierigen Verkehr der Grossstadt, der Fuhrmann mit seinem Frachtwagen, der Seeschiffer, der Lootse, der Fabrikant, der Arbeiter mit seinem Werkzeug, sie alle sind zu unbedingtem Ersatz verpflichtet für den Schaden, den sie durch eigenes Verschulden Dritten zugefügt haben, nur nicht der schiffsbesitzende Kapitain. Von anderer Seite aus dem Parlament fürchtet man, dass auf Grund dieser Fälle der Klein-Schiffer keine Fracht mehr anvertraut bekommt, dass also der (ursprünglich im Regierungsentwurfe enthaltene) Satz zur Verdrängung der Kleinschifffahrt führe. Von Seite der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass einmal die Aktiengesellschaften auf den Flüssen einen Gegensatz bildeten, insofern diese nicht zu haften brauchten, und ferner dass der Begriff der Verschuldung nicht feststehe und schwankend sei. Darauf wurde vom Regierungstisch entgegnet: der Satz sei nicht zutreffend; ein Schiffer, der zwei Schiffe hat, also vielleicht zwei Söhne, wird auch genau wie die Aktiengesellschaften für dasjenige Schiff beurtheilt, das einer der Söhne, nicht er selbst führt. Es ist also vollkommene Rechtsgleichheit, aber eine Ungleichheit bringe der Absatz 2, Buchsatz 2 zwischen Leuten, die Schiffe besitzen, und solchen, die keine besitzen.

[24]) Was fehlerhafte Führung des Schiffes betrifft, so ist auf das in dem Vorstehenden und zu § 3 Ziffer 9 Dargelegte einfach zu verweisen. Man wird hier also vor Allem an die polizeilichen Bestimmungen auf den Flüssen erinnert. Verfehlungen dagegen werden darunter fallen. In der Reichstagssitzung selbst wurde von einem sehr sachverständigen Berather der Schifffahrt Folgendes darüber gesagt: „Wir kommen hier auf die „schwierige" Frage der nautischen Versehen. Diese haben doch vielfach einen ganz anderen Charakter, als eine andere vertragsmässige oder ausser-vertragsmässige Verschuldung. Sie hängen zusammen mit der Eigenartigkeit des Schiffsberufes, damit, dass der Eine, der kaltblütig, besonnen, von raschem Entschlusse ist, unter Umständen im Moment der Gefahr sofort das richtige Mittel zur Abwendung derselben findet, während der Andere, schwerfälligere Mann, der bedächtigere, der nicht sehr rasch zu einem Entschlusse kommt, unter Umständen einen Schaden fährt." In solchen Fällen also soll nur mit Schiff und Fracht gehaftet werden, wenn auch der Schiffseigner selbst fährt. Noch ist zu bemerken, dass nach der Fassung des Gesetzes andere blosse Verschuldungen, andere Ausserachtlassungen der nöthigen Sorgfalt des Schiffers dem sein Schiff führenden Eigner aufgerechnet werden müssen, soweit sie auf die Führung des Schiffes selbst sich nicht beziehen, also z. B. auf Stauung der Waare und Aehnliches. — Man kann übrigens sogar im Zweifel darüber sein, ob die Fassung des Gesetzes: „fehlerhafte Führung des Schiffes" und „nautisches Versehen" identisch sind, ob nicht die Fassung des Gesetzes eine engere ist. Wir möchten uns zu Gunsten dieser letzteren Anschauung aussprechen; denn in den deutschen Seestädten scheint man in der That bei der Fassung „nautisches Versehen" etwas weitherzig zu sein; so ist jüngst folgender Fall vorgekommen: ein Schiff, welches ausgeladen werden sollte, bedurfte dazu eines Vorbaues zur Verbindung mit dem Quai; die Löschung war erledigt und es wurde übersehen, den Vorbau sofort wegzunehmen. — In dieser Nacht kam einer der bekannten Nordweststürme Ende Dezember 1894. Es wurde nun in diesem Falle allen Ernstes auf nautisches Versehen plaidirt, da die Matrosen sich von dem Schiffe entfernt hatten und es dadurch möglich war, dass das Schiff sich losriss, mit anderen Schiffen kollidirte und dieselben beschädigte. Ein solcher Fall kann doch nicht hierher gezählt werden; eine fehlerhafte „Führung" kann nur da gefunden werden, wo wirklich „geführt" wird, oder die Führung eine solche ist, welche den polizeilichen oder sonstigen massgebenden Vorschriften des Hafens oder der Stromstrecke nicht entsprechen. Andere Verfehlungen können nicht als solche der fehlerhaften Führung erachtet werden.

[25]) D. h. also der Schiffseigner haftet nur, wenn er selbst das Schiff führt, für culpa u. zw. ausschliesslich mit Schiff und Fracht, nicht aber für dolus, Handeln gegen besseres Wissen, das heisst eben die bösliche Handlungsweise. In dem deutschen Handelsgesetzbuch, dessen art. 396 diese Bezeichnung entnommen ist, wird der Ausdruck, wie folgt, erklärt: Es liegt nicht blos dann eine bösliche Handlungsweise vor, wenn der Schaden der bestimmten Absicht des Thäters entspricht (dolus im eminenten Sinne), sondern auch

dann, wenn der Schuldner (also hier der sein Schiff fahrende Schiffseigner) durch sein pflichtwidriges Handeln zwar die Beschädigung nicht zunächst bezweckte, bei seinem Verfahren aber sich der damit verbundenen Gefahr bewusst war, und dennoch nichts zur Abwendung derselben that. Immerhin ist der Begriff mit „grober Fahrlässigkeit" nicht zu verwechseln. Gareis und Fuchsberger definiren die bösliche Handlungsweise wie folgt: sie umfasse nur das frevelhafte Verfahren mit in gewissem Grade vorhandenem Bewusstsein möglichen Erfolges, also jenen frevelhaften Muthwillen, der zwar die Beschädigung nicht beabsichtigt, jedoch auch nicht ohne Bewusstsein der damit verbundenen Gefahr handelt. Es ist bei Ziffer 24 am Ende gesagt: es müsse diese vom übrigen Rechte so sehr abweichende Bestimmung desselben streng ausgelegt werden; das wird aber gerade bei der Begrenzung des Begriffes dolus zumeist geboten sein. Hier beginnt aber die Schwierigkeit für die Auslegung, weil dem dolus nicht die culpa als solche gegenübergestellt ist, sondern die Verschuldung durch fehlerhafte Führung des Schiffes. Es wird in einzelnen Fällen sehr schwer sein, das zu sondern. Man kann sich nämlich fragen, will das Gesetz sagen: die fehlerhafte Führung des Schiffes deckt jedes Verschulden, auch das dolose insoweit, dass der Schiffseigner, der sein Schiff selbst führt, mit Schiff und Fracht haftet oder will gesagt sein: nur die culpa, die Ausserachtlassung der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, welche ausschliesslich bei der fehlerhaften Führung des Schiffes bethätigt wird, beschränkt die Haft, dagegen jedes andere Verschulden, welches mit der Führung des Schiffes nichts zu thun, und natürlich der dolus schlechtweg, ob es sich um Führung des Schiffes oder um eine andere pflichtwidrige Unterlassung, ein anderes pflichtwidriges Thun handelt, lässt es bei der Haft mit dem gesammten Vermögen. Wir glauben, nur die letztere Auffassung ist allein richtig. — Wie liegt es mit der Beweislast? Der Schiffseigner muss beweisen, dass es sich nur um ein Versehen bei der Führung des Schiffes handelt; Derjenige, der aber Schaden beansprucht, muss beweisen, dass dieses Thun oder Unterlassen nicht ohne das Bewusstsein geschehen ist, dass der Schiffer dabei recht wohl an die Gefahr gedacht hat, die damit verbunden war. Derartige Vorgänge aber sind innere; dieselben sind ausserordentlich schwer zu beweisen, daher werden nur zu häufig thatsächlich nautische Versehen im weiteren Sinne künftig die Haft des Schiffseigners ganz allgemein beschränken.

[26]) Es ist bereits oben bei § 1 gesagt worden, dass natürlich auch die Schleppschifffahrt unter jenen Paragraphen und unter dieses Gesetz fällt. Dort näher darauf einzugehen, war kein Anlass. Nachdem hier speciell ein Fall aus dem Schleppverhältnisse hervorgegriffen ist, was in früheren Paragraphen nicht der Fall war, müssen wir daher zunächst im Allgemeinen auf diese Frage hier noch zurückkommen. Vor Allem ist es schon aus § 1 klar, dass die Schleppschifffahrt unter das Gesetz in ihrem ganzen Umfang fällt, dagegen ist ursprünglich vom Gesetzgeber davon Abstand genommen worden, auf das Detail dieser Frage im Gesetze selbst einzugehen. Auch von Seite der grösseren rheinischen Rhedereien hat man ein Bedürfniss dafür nicht anerkennen zu sollen geglaubt, da die Schleppordnungen der verschiedenen

Schleppbetriebe ziemlich einheitlich nach dem ersten Statut derart auf dem Rhein, welches die Central-Aktiengesellschaft für Tauerei und Schleppschifffahrt auf Grund vorausgehender Erfahrungen aufgestellt hat, gefasst sind. Immerhin sind in neuerer Zeit seitens einzelner Gerichte Urtheile ergangen, welche diese Schleppordnungen verschieden ausgelegt haben; deshalb ist von Seite der Klein-Schiffer auf dem Rhein der Wunsch nach positiven Einzelbestimmungen dieserhalb lebhaft zum Ausdruck gekommen. Auch bei der Berathung der „Grundzüge“ wurde von der Oder her eine Regelung des Schleppvertrages gewünscht, speciell im Zusammenhange mit dem jetzt in § 4 geregelten Falle. Das Gleiche geschah von einem Interessenten von der Elbe. Letzterer wies darauf hin, dass z. Z. der Schlepper, der einen Schaden anrichte, wobei seine Mannschaft ein Verschulden treffe, die geschädigten Schiffe im Anhang zu entschädigen habe. Wäre es da nicht korrekter, fragt derselbe, aber diese Anregung blieb ohne jede Folge, in einem solchen Falle den Schaden nach Havarie grosse (vgl. unten Abschnitt V) zu vertheilen? Man vergesse auch nicht, wurde bemerkt, dass es bei solchen Schleppzügen häufig sehr schwer sei, den wirklich Schuldigen festzustellen; wie oft fehle es den geschleppten Schiffen an der nöthigen Mannschaft? — Dagegen ist von Seite der Versicherungsgesellschaften bei jenem Anlass bemerkt worden: diese Frage sollte eigentlich gesondert geregelt werden, im Uebrigen habe sich bereits eine gewisse Rechtsprechung herausgebildet, die genüge. Der Schleppvertrag werde ja vom Reichsgericht als Werkverdingungsvertrag angesehen und müsse als solcher erfüllt werden. Demgegenüber ist zu bemerken, dass die Frage, was ein Schleppvertrag sei, doch in jedem einzelnen Falle erst festzustellen ist. Wird der Vertrag mit dem Eigenthümer eines Schleppdampfers dahin abgeschlossen, dass ein Schiff von einem Punkt zum Andern geschleppt werden soll, (und das ist allerdings die Regel) so ist meist locatio conductio operis, nicht operarum anzunehmen, d. h. also ein Werkverdingungsvertrag. R.-O.-H. XXIII. 320. In diesem Falle ist der Vertrag auf die Dienstleistung desjenigen gerichtet, welcher seine Arbeitskraft einem Andern zur Verfügung stellt. Bei dem ersteren aber richtet sich das Geschäft auf das durch die Dienstleistung herzustellende Arbeitsresultat. Eine besonders wichtige Anwendung der Werkverdingung ist nun gerade der Frachtvertrag. Darum kann man auch sagen, der Schleppschiffer ist in der Regel Frachtführer, vorausgesetzt, dass ihm das zu schleppende Fahrzeug zum Transport übergeben wurde. Ist das aber nicht der Fall, wird ihm das zu schleppende Fahrzeug nicht übergeben, so ist der Schleppvertrag kein Frachtgeschäft. Im einzelnen ist der Inhalt dieser so verschiedenen rechtlichen Auffassungen als Werkverdingungs- oder als Dienstmiethsvertrag in den nachstehenden Entscheidungen des Reichs- und Reichs-Oberhandelsgerichts ausserordentlich klar wiedergegeben; R.G. X. 166. Wie weit haftet der conductor operis für schuldhafte Handlungen und Unterlassungen der von ihm zur Bewirkung der übernommenen Leistung verwendeten Hilfspersonen? Der conductor operis verpflichtet sich nicht etwa nur zu denjenigen auf Bewirkung der verdungenen Leistung abzielenden einzelnen Handlungen, welche nach den bekannten Umständen des Falles

von ihm persönlich als dem Unternehmer erwartet werden können, wozu etwa auch die sorgfältige Auswahl und nach Umständen auch Beaufsichtigung der Hilfspersonen gehören mag, sondern er verpflichtet sich unmittelbar zur Herstellung des Endergebnisses im Ganzen. Wer aber in dieser Weise kontrahirt, der hat es lediglich mit sich selbst abzumachen, wenn er aus irgend einem Grunde nicht in der Lage ist, das fragliche Endergebniss durch seine eigene Alleinthätigkeit herbeizuführen. Er nimmt alle zur Ausführung etwa erforderlichen Hilfspersonen auf seine eigene Gefahr an. — R.O.H.G. XXIII. S. 320: Nicht der Dampfer wird vermiethet, auch nicht die einzelnen mittelst desselben vorzunehmenden Leistungen, sondern das opus des Helfens nach einem bestimmten Ort wird vom Geschleppten gemiethet. Der Schlepper übernimmt die Ausführung des Schleppens als ein einheitliches Ganzes und hat im Einzelnen die zur Erreichung dieses Erfolges erforderlichen Handlungen nach eigenem Ermessen vorzunehmen.

Um nun auf den vorliegenden Fall des § 4 Absatz 3 selbst zu kommen, so haben die Motive ausgeführt: was die Haftung des Schleppschifffahrtsunternehmers für Schäden, welche einem geschleppten Schiffe durch Verschulden der Besatzung des Schleppschiffes zugefügt werden, betrifft, so lässt sich diese Haftung allerdings schon aus den für den Werkverdingungsvertrag geltenden Grundsätzen des bürgerlichen Rechts herleiten. Nach § 3 des Gesetzes haftet der Unternehmer auch den Ladungsbetheiligten des geschleppten Schiffes, sofern durch Verschulden der Schiffsbesatzung des Schleppschiffes Frachtgüter verloren gegangen oder beschädigt worden sind. Dieses wird im Verhältniss zum Geschädigten auch dann gelten müssen, wenn der eine — übrigens nicht häufig vorkommende — Fall vorliegt, dass die Besatzung des geschleppten Schiffes gleichfalls vom Schleppschifffahrtsunternehmer gestellt ist. Hier hat dann aber der Eigenthümer des geschleppten Schiffes, der auf Grund des § 3 haftbar gemacht wird, den Regress gegen den Schleppschifffahrtsunternehmer auf Grund des zwischen ihnen bestehenden Vertragsverhältnisses. Der Schleppvertrag wird in diesem besonderen Falle in der Regel als Frachtvertrag anzusehen sein. Soweit sich nach dem bürgerlichen Rechte (also nach dem viel zitirten Art. 384 des Code civil) ein unmittelbarer Anspruch der Geschädigten gegen den Schleppschifffahrtsunternehmer begründen lässt (also in den deutschen Staaten mit französischem Recht) ändert an diesem Recht das Gesetz nichts, nur ist die Haft eine beschränkte. — In der Reichtagskommission begnügte man sich aber mit dem hier Ausgeführten und mit der gegebenen gesetzlichen Regelung nicht. Man erachtete es für nothwendig in Bezug auf den Umfang der Haftung des Schleppzuges gesetzlich festzustellen, dass der Schleppzug keineswegs als ein **untheilbares** Ganze aufzufassen sei. Aus diesem Gedanken entstand der Abs. 3. Man sagte sich: es können sowohl der Schleppdampfer allein, wie jedes einzelne im Schleppzug anhängende Schiff Dritten einen Schaden zufügen. Der Führer des Schleppdampfers sei nicht im Stande, den Schleppzug so zu führen, dass Schaden vermieden werden muss, wenn er dabei nicht von

§ 5.[1])

(Haftung für Löhne der Schiffsleute.)

(Seemanns-Ordnung § 68. Ha. Art. 453.)

Für die den Personen der Schiffsbesatzung aus dem Dienstverhältnisse[2]) zustehenden Forderungen haftet der Schiffseigner persönlich[3]), nicht nur mit Schiff und Fracht[4]).

allen Führern der angehängten Schiffe durch richtiges Manövriren unterstützt wird, wie ebenso umgekehrt die Führer der geschleppten Schiffe diese nicht im richtigen Fahrwasser erhalten können, wenn der Schleppdampfer nicht richtig geführt wird. Nach der reichsgerichtlichen Entscheidung sei die Besatzung des Schleppdampfers als zur Besatzung der geschleppten Schiffe (vgl. auch oben Anm. zu § 3 Abs. 2) gehörig zu betrachten; nach diesem Grundsatze also, wenn zufällig die dem Schleppzug anhängenden Schiffe demselben Schiffseigner gehörten wie der schleppende Dampfer, werde der Besitzer des Dampfschiffes für einen von diesem verursachten Schaden nicht nur mit dem Dampfschiff, sondern auch mit sämmtlichen angehängten Fahrzeugen verhaftet. Das aber involvire eine grosse Ungerechtigkeit. Der Regierungsvertreter erkannte auch an, dass der Absatz 3 eine Verbesserung bedeute und so wurde derselbe einstimmig angenommen. — In der Berathung der „Grundzüge" wurde folgender Fall herausgestellt: Wie, wenn ein Dampfer ein Schiff schleppe und diese beiden Schiffe kollidirten mit einem dritten Schiffe. Darauf wurde vom Regierungstische bemerkt: zunächst sei festzustellen, von welchem Schiffe die Mannschaft die Schuld trüge: des Schleppers, des geschleppten Schiffes oder eines der mehreren geschleppten Schiffe. Nur der Schiffseigner desjenigen Schiffes komme dann in Haftung, dessen Mannschaft die Schuld trage.

[27]) Fremdes Recht. — Wie schon an anderer Stelle zu diesem Paragraphen kann hier nur wiederholt werden, dass Deutschland mit seinem System, welches nebenbei bemerkt als eines der besten Theile des deutschen Handelsrechtes betrachtet wird, man hat es mit dem Namen Exekutionssystem bezeichnet, allein steht. Dagegen hat das französische Recht und ihm folgend das holländische und italienische Gesetzbuch das sogenannte Abandonsystem. Dieses geht von der Voraussetzung aus, dass an und für sich der Rheder mit seinem ganzen Vermögen haftet, aber das Recht hat, sich von dieser Haftung durch Aufgabe des Seevermögens zu befreien. Das französische Gesetz bestimmt dieserhalb im Gesetz vom 14. Juni 1846: „Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. — Il peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret." Die beiden andern genannten Gesetzbücher sind nicht vielmehr als eine Uebersetzung dieser Sätze. (In den Niederlanden Art. 321 und Art. 491 des einschlägigen Gesetzbuches.) Ein drittes System ist das gleichfalls vorstehend erwähnte englisch-amerikanische System in Form einer internationalen Tonnen- und Schiffsgeldwerths-Haftung.

§ 6.[1][2]

(Gerichtsstand des Schiffseigners.)

(Ha. Art. 455.)

Abs. 1. Das Gericht des Ortes, von dem aus die Schifffahrt mit dem Schiffe betrieben wird (Heimathsort), ist für alle gegen den Schiffseigner als solchen[3]) zu erhebenden Klagen zuständig[4]), ohne Unterschied, ob er persönlich oder nur mit Schiff und Fracht haftet.

Abs. 2. Unter mehreren hiernach in Betracht kommenden Orten[5]) gilt als Heimathsort der Ort, wo die Geschäftsniederlassung[6]), bei mehreren Niederlassungen die Hauptniederlassung[7]) und in Ermangelung einer Geschäftsniederlassung der Wohnsitz[8]) des Schiffseigners sich befindet.

Zu § 5.

[1]) Diese Bestimmung war in den Gu. unmittelbar an die Seemannsordnung angelehnt und erstreckte sich nur auf den Schiffer und die Schiffsmannschaft, aber schon in dem ersten Entwurfe wurde diese Bestimmung im Sinne des durch § 68 der Seemannsordnung in Wegfall gekommenen Art. 453 ausgedehnt, d. h. auf die Schiffsbesatzung, zu der natürlich auch der Schiffer selbst gehört, vergleiche darüber Ziffer 12 in § 3. Hier haben wir also eine Ausnahme von § 4 vor uns. Die Ausnahme besteht insoweit, als es sich um Schiffsleute handelt, welche nicht vom Schiffseigner, sondern vom Schiffer und zwar kraft seiner gesetzlichen Vertretungsbefugnis angenommen sind. Freilich ist die Tragweite dieser Bestimmung keine sehr grosse, da das Gesetz dem Binnenschiffer die Befugnis zur Anstellung von Personen der Schiffsmannschaft nicht in demselben Umfange, wie Art. 495 Ha., sondern nur im Nothfalle und während der Reise gewährt. (§§ 15 und 16 unten!)

[2]) Andere Forderungen der Schiffsbesatzung als solche, die speciell nicht aus dem Dienstverhältnisse herrühren, gehören nicht hierher. Man denke an ein Darlehen, welches dem Capitain der Koch gemacht hat, an eine Leihe, einen Miethvertrag etc., aber in solchen Fällen ist ja ohnedies die Haft des Schuldners erst recht eine persönliche, weil dieselbe mit den Dienstverhältnissen und der Schifffahrt nichts gemein hat.

[3]) Vergleiche § 4 Anmerkung 2 u. § 7 Abs. 3.

[4]) Ueber Begriff und Umfang von „Schiff und Fracht" vergleiche in § 4 Näheres.

Zu § 6.

[1]) Diese Bestimmung ist, so wie sie jetzt gefasst ist, erst in den einzelnen Berathungsstadien entstanden. Gu. hatten nur den allerersten Buchsatz von Absatz 1 aufgenommen und zwar in Verbindung mit den Registrirungsvorschriften. Schon bei der Berathung derselben wurde aber darauf hin-

Abs. 3. Ist ein Heimathsort nicht festzustellen[9]), so gilt als solcher der Ort, wo der Schiffseigner zur Gewerbesteuer oder Einkommensteuer veranlagt wird[10])[11]).

gewiesen, dass das nicht genüge. In der Sachverständigenkommission wurde bei diesem Anlasse, natürlich vergeblich, auch volle Freiheit des Registrirungspflichtigen bezüglich der Feststellung des Heimathsortes gewünscht, damit derselbe auch die etwaigen Wohlthaten günstigerer lokaler Besteuerung, seinem Interesse mehr zusagender Vermessungsart u.s.w. ausnützen könne. Von anderer Seite wurde auch betont, wie werthvoll es für eine Gesellschaft, die auf verschiedenen Strömen Schiffe laufen habe, sei, wenn alle ihre Schiffe in das Register ihres Domizils aufgenommen würden; regierungsseits wurde erwidert, dass es dann sehr schlimm um die Betheiligten stünde, welche etwa längs des Rheines wohnten und sich dieserhalb vielleicht nach Weser- und Elbehäfen, um Einsicht in das Schiffsregister zu erhalten, wenden müssten. Der letzte Absatz des Paragraphen wurde in der Reichstagskommission ein gefügt. Die ersten Absätze waren schon in der Sachverständigenkommission als solche vorgeschlagen worden. Aber auch mit dem letzten Absatze wurde nur eine Forderung erfüllt, die bereits bei den eben gedachten Verhandlungen im Reichs-Justizamte dringend angeregt wurde, unter besonderem Hinweis auf analoge Behandlung bei den Berufsgenossenschaften, wo man sich in gleicher Weise behelfen musste, obwohl das Unfallversicherungsgesetz nach seinem Wortlaute das eigentlich gar nicht gestattet.

²) So wenig wie im Seerecht ist auch bei der Binnenschifffahrt ein besonderes Schiffsdomizil zu entbehren. Dort spricht man von Heimaths- oder Registerhäfen, hier vom Heimathsort. Es knüpft sich an den letzteren nicht blos der Gerichtsstand, sondern auch die Eintragung des Schiffes, vergleiche § 123, und ebenso wird nach dem Rechte dieses Ortes die gesetzliche Vertretungsbefugniss des Schiffes beurtheilt: §§ 15 und 16. — Es ist übrigens grundsätzlich ein Unterschied bezüglich der einzelnen Momente, welche den Heimathsort begründen, zwischen See- und Binnenschifffahrt. Bei ersterer ist es der Hafen, von welchem aus mit dem Schiffe die Seefahrt betrieben werden s o l l, d. h. es ist dort Sache des Rheders, bei der Anmeldung einen solchen Hafen anzugeben. Das ist dort genügend, weil dabei kaum ein anderer Hafen angegeben wird, als derjenige, von dem aus die Seeschifffahrt wirklich betrieben wird. Auch bedarf die Anmeldung dort keines Zwangsmittels. Dies liegt schon darin, dass die Ausübung des Rechtes der Führung der Reichsflagge von der Registrirung des Schiffes abhängt. Anders bei der Binnenschifffahrt: da können allerdings, vergleiche Ziffer 1, Interessen vorliegen, wo anders anzumelden, als wo die Schifffahrt betrieben wird. Hier wird auch dem Registergericht des Heimathsortes die Aufgabe gestellt (vergleiche § 128), also im Gegensatz zum Seerecht, nöthigenfalls durch Zwang die erste Registrirung herbeizuführen. Daher muss es hier objektive Merkmale im Gesetze geben, nach welchen sich der Heimathsort richtet, sonst finden sich ja unter Umständen gar keine Gerichte dazu, weil der Schiffseigner sagen könnte, da oder dort will ich ja die Schifffahrt gar

nicht betreiben, mag ich auch da wohnen oder eine Niederlassung haben oder Steuer bezahlen etc. Deshalb ist hier Heimathsort schlechtweg derjenige Ort, von welchem aus thatsächlich die Schifffahrt betrieben wird. Unter Umständen kann es aber schwer fallen, das zu bestimmen. Es giebt oft mehrere Orte, zwischen denen ein Schiff regelmässige Fahrten unternimmt.

[3]) Für Forderungen, welche gegen den Schiffseigner aus anderen Gründen als deshalb, weil er gerade Eigner eines bestimmten Schiffes ist, anhängig sind, hat natürlich dieser Gerichtsstand keine Bedeutung. Das betreffende Gericht kann eine diesbezügliche Klage als nicht zuständig ablehnen, wenn nicht andere Erwägungen für denselben sprechen.

[4]) Dieser Gerichtsstand musste geschaffen werden, weil die Bestimmungen der Civilprozessordnung nicht hinreichen, einen solchen zu schaffen. Denn z. B. Art. 22 C.P.O. verlangt als zuständigen Ort, dass dort eine Niederlassung besteht, von der aus unmittelbar Geschäfte geschlossen werden. Das wird nicht bei jedem Schiffer zutreffen. Im Uebrigen ist der hier geschaffene Gerichtsstand kein ausschliesslicher, es können also ebenso gut auch andere Gerichte gegebenen Falls in Anspruch genommen werden, also z. B. gerade das in Art. 22 C.P.O. gegebene, wenn nur die Voraussetzungen dazu vorhanden sind. Der § 6 sorgt nur dafür, dass überhaupt gegenüber einem Schiffer ein Gerichtsstand vorhanden ist, falls sonstige Merkmale der Civilprozessordnung fehlen, um gegen den Schiffseigner seine Rechte geltend zu machen. — Es war auch freilich gewünscht worden, zu sagen: „Für Klagen gegen den Schiffseigner ist jedes Gericht, in dessen Bezirk sich das Schiff jeweilig befindet, zuständig.“ Aber eine solche Bestimmung ist mit dem Schifffahrtsbetriebe nicht vereinbar und würde demselben grosse Schwierigkeiten in den Weg legen, wenn man überall mit einer Klage den Schiffer festlegen könnte. Es kommen doch bei der Schifffahrt auch die Ladungsbetheiligten, nicht blos die Gläubiger des Schiffers in Betracht. — Vgl. auch §§ 123 u. 125 Ziff. 4.

[5]) Das sind aber freilich nur die mehreren Orte, die für ein und dasselbe Schiff in Betracht kommen, nicht etwa die mehreren Orte, die für einen und denselben Schiffseigner in Betracht kommen; also gerade das Beispiel in den Verhandlungen vor dem Reichs-Justizamte ist hier von Bedeutung. Die Gesellschaft Neptun hat Schiffe auf dem Rhein und auf der Weser laufen, kann sie nach diesem Paragraphen alle ihre Schiffe in dem Schiffsregister von Bremen eintragen lassen? Ist Bremen der Gerichtsstand für diese mehreren Schiffe etc., so dass die Gesellschaft nur hier in Anspruch genommen werden kann? Natürlich nein, denn sonst würden die Bestimmungen über Gerichtsstand und Registrirung geradezu ihren Zweck verfehlen, sagen mit Recht die Motive. Vergleiche auch Ziffer 1 zu diesem Paragraphen.

[6]) Die Geschäftsniederlassung ist da, wo dauernd Geschäfte geschlossen werden. Vgl. auch C.P.O. § 22 u. § 24.

[7]) Es kann Jemand recht wohl mehrere Niederlassungen haben, die solche im rechtlichen Sinne gar nicht sind. So hat das deutsche Reichsgericht (II, 390) ausgesprochen, dass die mehreren Stationen und Bahnhöfe

einer Eisenbahn keineswegs die mehreren Niederlassungen sind. Ueberhaupt sind „technische“ Abzweigungen des Hauptgeschäftes in der Regel keine Niederlassungen. Auch blosse Waarenniederlagen sind keine Niederlassungen. Im Uebrigen kann Jemand mehrere Hauptniederlassungen haben, vgl. Ziffer 5: der Neptun am Rhein und an der Weser. Wenn nun mehrere Niederlassungen da sind, ist die Entscheidung der Frage, was Haupt- und was Zweigniederlassung ist, je nach den Umständen zu beurtheilen; in der Regel wird die Hauptniederlassung da sein, wo der Prinzipal in Person thätig ist. Auch das Datum der Errichtung der mehreren Niederlassungen mag dabei von Bedeutung sein. Jedenfalls besteht ein gesetzliches Kriterium nicht, der Wohnsitz ist aber hier jedenfalls von Bedeutung, das zeigt schon die letzte Alternative dieses Absatzes. — Auf dem Rhein kommt es vielfach vor, dass z. B. die grossen Kohlenrhedereien blosse Zweigniederlassungen am Oberrhein in Mainz, Mannheim, Ludwigshafen besitzen.

[8]) Wohnsitz ist der Mittelpunkt der ökonomischen Existenz eines Menschen, verbunden mit der festen Absicht des regelmässigen Aufenthaltes an diesem Orte, wenn zugleich auch die Thatsache diesem Willen entspricht. Da gerade die Schiffer eine sehr bewegliche Bevölkerung bilden, ist es nicht überflüssig, diese allgemeinen Merkmale des Wohnsitzes besonders herauszustellen. Bei Gesellschaften aller Art (Aktiengesellschaften, Kommandit-Aktiengesellschaften, Gesellschaften mit beschränkter Haftpflicht) giebt es keinen Wohnsitz, nur einen Sitz, also den Ort, wo die Verwaltung geführt wird, vergleiche § 19 der Civilprozessordnung.

[9]) Namentlich im Osten giebt es Schiffer, bei denen ein bestimmter Heimathsort kaum festzustellen ist; wenn die Schifffahrt wieder eröffnet wird, fahren dieselben aus und suchen Fracht, wo sich gerade solche findet. Diesen Leuten ist ihr Fahrzeug Alles, auf ihm leben sie Sommer und Winter. Hier also musste ein Aushilfsmittel gesucht und gefunden werden, und das fand man in dem Orte, wo Jemand zur Geschäftssteuer veranlagt ist. Geschäftssteuer aber kann sein Gewerbesteuer, die in manchen Staaten übrigens auch Erwerbesteuer heisst, oder Einkommensteuer, oder wie in Baden können es beide zugleich sein. Nur der Ort der Veranlagung der Steuer ist massgebend, nicht etwa, wo dieselbe entrichtet wird; Letzteres ist für den hier in Frage kommenden Fall Nebensache.

[10]) Einen ganz eigenartigen Gerichtsstand wollte man in der II. Lesung der Reichstagskommission schaffen. Darnach sollte als Absatz 4 beigefügt werden: „Streitigkeiten über den Antritt, die Fortsetzung oder die Auflösung des Arbeitsverhältnisses, über die Aushändigung oder den Inhalt eines Arbeitsbuches oder Zeugnisses, sowie über die Leistungen und Entschädigungsansprüche aus dem Arbeitsverhältniss und dergl. können vom zuständigen Gerichte jeden Ortes, an denen (soll wohl heissen: an dem) das Schiff längeren Aufenthalt hat, zum Austrag gebracht werden.“ Der dabei massgebende Gedanke rascherer Justitz, wurde regierungsseits entgegengehalten, würde solchermassen gerade eine Erschwerung der Entscheidung herbeiführen. Was sei überhaupt „längerer“ Aufenthalt? Wie solle

Zweiter Abschnitt.

Schiffer[1].

§ 7.

(Pflichten des Schiffers im Allgemeinen.)

(Ha. 478 und 479.)

Abs. 1. Der Führer des Schiffes (Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt*) eines ordentlichen Schiffers[2] anzuwenden.

Abs. 2. Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt[3] entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbetheiligten[4] (Absender und Empfänger), den beförderten[5] Personen und der Schiffsbesatzung[6], es sei denn[7], dass er auf Anweisung[8] des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in dem letzteren Falle bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu ertheilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt.

Abs. 3. Durch die Ertheilung der Anweisung[8] wird der Schiffseigner persönlich verpflichtet, wenn er bei der Ertheilung von dem Sachverhältnisse unterrichtet war[9][10].

dem Schiffseigner das Urtheil zugestellt werden, der doch meist auf der Fahrt sei? Auch müsste immer geprüft werden, ob nicht vielleicht das Gewerbegericht zuständig sei; alle Streitigkeiten würden am Besten im Winter entschieden, wenn die Schifffahrt ruhe. Daraufhin wurde der Antrag abgelehnt.

[11]) Wie überhaupt in dem ganzen Gesetz, so gilt auch hier, dass natürlich die internationalen Verträge in keiner Weise durch dieses Gesetz berührt werden. Darnach ist z. B. für den Rhein nach wie vor Art. 33 u. flg. der revidirten Rheinschifffahrtsakte von 1868 massgebend. Nähere Literatur sowohl über die Rheinschifffahrts- wie über die Elbezollakte in v. Wilmowsky und Levy, Civilprozessordnung und Gerichts-Verfassungsgesetz Seite 1028 Anmerkung 2. Die einzelnen Rheinschifffahrtsgerichte sind übersichtlich zusammengestellt im Jahresbericht der Handelskammer f. d. Kreis Mannheim 1880, Anhang No. II.

Zu § 7.

[1]) In den Verhandlungen zur Berathung der Gu. war der Antrag ge stellt worden, statt „Schiffer" Schiffsführer zu sagen, derselbe aber abgelehnt, weil, wie einer der Interessenten sagte, überall, wo Wasser fliesst,

dieser Ausdruck verstanden werde. Das Wort Capitain ist auch auf den Binnenflüssen üblich, nur hat dasselbe nicht rechtlichen Charakter, es ist mehr nur Titel. Es kann also Jemand diesen Titel haben, ohne deshalb Schiffer im rechtlichen Sinne zu sein. Zur Unterscheidung vom gewöhnlichen Schiffer, d. h. dem Schiffsarbeiter wird der letztere Schiffsmann genannt. — In diesem Paragraphen ist der Schiffer erklärt als der Führer des Schiffes; das dürfte genügen. Der Schiffer ist aber in einem doppelten Sinne zu denken, sowohl als Führer eines eigenen, wie eines fremden Schiffes. Die Bestimmungen dieses Abschnittes beziehen sich jedenfalls nur zum Theil auf den Fall, dass Schiffer und Schiffseigner verschiedene Personen sind, und ein Dienstverhältniss zwischen ihnen besteht. Vgl. §§ 10, 15—19, 20. Man spricht dabei, wenn das Verhältniss des Schiffsführers zum Schiffseigner besonders betont werden soll, vom Setzschiffer, auch „vom beauftragten Schiffsfremden." In diesem Falle tritt auch die Eigenthümlichkeit der Rechtsstellung des Schiffers am Meisten hervor.

Wenn nun auch der vorliegende Paragraph im Wesentlichen aus den Artikeln 478 und 479 Ha. entnommen ist, so ist doch ein Unterschied zwischen dem Seeschiffer und dem Binnenschiffer. Dieser Unterschied ist besonders scharf in den Verhandlungen vor dem Reichs-Justizamte markirt worden: Der Seeschiffer ist nicht lediglich ein Angestellter des Rheders, derselbe hat in Bezug auf seine Pflichten zwei verschiedene Funktionen: einerseits als Angestellter, und darum als Vertreter des Rheders, aber auch bis zu einem erheblichen Grade als selbständiger Vertreter der Ladungsbetheiligten und ihnen verantwortlicher Mann. Alle Anweisungen, die der Rheder ihm ertheilt, entbinden ihn nicht von seiner Verantwortlichkeit, so zwar, dass er trotz der Anweisungen des Rheders bis zu einem gewissen Grade persönlich verantwortlich bleibt, und sich auf diese Anweisungen nicht berufen kann. Diese Auffassung ist für die Seeschifffahrt gerechtfertigt; in der That habe der Capitain eines solchen Schiffes auch eine andere sociale Stellung wie auf den Flüssen; derselbe sei auch vielfach an dem Ertrage des Schiffes mitbetheiligt; er habe daher auch einen gewissen Rückhalt, um seinem Rheder Opposition machen zu können. Das Alles trifft aber für die Binnenschifffahrt nicht zu. Darum bleibt hier der Schiffer gedeckt, wenn er den ausdrücklichen Anweisungen des Schiffseigners folgt, es müssten denn besondere thatsächliche Verhältnisse eintreten. Letzteres ist durch Buchsatz 2, Abs. 2 zum Ausdruck gebracht. — Das rechtlich Besondere in der Stellung des Schiffers ist überhaupt, dass ein Pflichtverhältniss desselben besteht, nicht nur gegenüber dem Schiffseigner, sondern auch gegenüber den Ladungsbetheiligten. Allerdings hat auch hier diese unmittelbare Verantwortlichkeit des Schiffers nicht dieselbe Bedeutung wie auf der See, schon mit Rücksicht auf die wirthschaftliche Lage der meisten Schiffsführer, auch auf die Heranbildung derselben aus jenen Volkskreisen, aus denen dieselben in der Regel genommen werden; das gilt wenigstens für den Rhein. In dieser Beziehung wird sich künftig Manches ändern, wenn einmal die Entwickelung der Schifferschulen eine weitere und tiefere geworden sein wird. Vergleiche auch §§ 8, 15 und

folgende, 69, 91, 99, ferner für die Haftung §§ 56, 58, 59, 73 und folgende; endlich für die Dienststellung § 20 und den Befähigungsnachweis § 140.

*) Die Sorgfalt, von der hier die Rede ist, hat natürlich keine quantitativen Grenzen; d. h. die in den nachfolgenden § 8—10 angegebenen Fälle sind nur beispielsweise gegeben, es giebt aber auch noch andere Fälle, in denen der Schiffer verantwortlich gemacht wird, die aufzuzählen nicht möglich ist. Vgl. z. B. Ziffer 5 zu § 11 u. s. w. u. s. w.

²) Wie schon oben zu § 3 und 4 ausgeführt, können hier keineswegs die Eigenschaften eines „ungewöhnlich" begabten Schiffers zu Grunde gelegt werden, sondern nur jene eines durchschnittlichen Schiffers. Näheres ist nur im einzelnen Falle zu sagen. Vgl. freilich auch ausnahmsweise § 74, Abs. 1, wo eine noch mindere Sorgfalt, die eines „gewöhnlichen" Schiffers, genügt. Wenn man auf der See von seemännischem Gebrauch, seemännischem Takte spricht, so wird auch auf den Binnenflüssen ähnliches gesagt werden können. Wenn man fragt, auf das Recht welchen Ortes kommt es an, ob ein Verschulden des Schiffers zu unterstellen ist oder nicht, so ist hier zu sagen, auf das Recht des Heimathsortes, vgl. § 6, ROHG. XXIV, 87.

³) Im Handelsgesetzbuch heisst es: „Für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden": hier will dasselbe gesagt werden, aber bestimmter: durch Vernachlässigung eben dieser in Absatz 1 des Näheren bezeichneten Sorgfalt; die Vernachlässigung dieser Sorgfalt kann sein: ein bestimmtes, pflichtwidriges Handeln, wie ein Unterlassen gesetzlich gebotener Handlungen. Vergleiche die weiteren Paragraphen dieses Abschnittes.

⁴) Wer die Ladungsbetheiligten sind, ist gleich in Parenthese beigefügt: Absender und Empfänger, also nicht etwa auch der Versicherer. Das Handelsgesetzbuch entbehrt dieses Hinweises auf Empfänger und Absender, und ist dieses schon als Missstand dort empfunden worden, umso dankenswerther, dass das ausdrücklich hier ausgesprochen ist. Die Gläubiger auf Grund von Anleihen, die für Schifffahrtszwecke gemacht sind, hier besser zu stellen, wie das im Handelsgesetzbuch geschehen, war kein Anlass.

⁵) Hier ist also an die Personendampfschifffahrtsgesellschaften, bzw. an die gemischte (Güter- und Personen-) Schifffahrt gedacht.

⁶) Auch hier ist gesagt Schiffs„besatzung", nicht Schiffs„bemannung", vergleiche § 3 Absatz 2.

⁷) Der Schiffer kann sich also darauf berufen, dass er auf Anweisung des Schiffseigners so gehandelt habe, er darf nicht, wie auf der See, den Aufträgen seines Schiffs-Eigners Widerstreben bzw. Nichtsthun entgegensetzen; anders freilich, und das kann im gegebenen Falle den Stoff zu einer Replik des Schiffseigners im Prozesse bilden, wenn der Letztere vom Schiffer in Unkenntniss der Sachlage geblieben und ihm vom Schiffer nicht die nöthige Aufklärung gegeben ist. Natürlich kann sich aber der Schiffer bei strafbarem Verhalten niemals durch den Auftrag des Schiffseigners decken. Das geht auch soweit und das ist in Absatz 2 denn auch durchgeführt, dass die Anweisung des Schiffseigners, verbunden mit der vollen Kenntniss der Sachlage, die persönliche Haft des Schiffseigners, also mit seinem ganzen Vermögen, nicht blos mit Schiff und Fracht, zur Folge

§ 8.[1])

Pflichten (bezw. Dienstobliegenheiten) des Schiffers im Einzelnen a) vor Antritt der Reise, b) im Auslande.

(Ha. Art. 560, 480—482.)

Abs. 1. Der Schiffer[2]) hat vor Antritt der Reise[3]) darauf zu sehen[4]), dass das Schiff in fahrtüchtigem Zustande[5]), gehörig eingerichtet und ausgerüstet[6]), sowie hinreichend bemannt ist[7]), und dass die Schiffspapiere und Ladungsverzeichnisse[8]) an Bord sind.

hat. Man hätte vielleicht sagen können, dass das ja schon aus § 4 Absatz 2 folge. Das ist aber keineswegs der Fall, es kann vorkommen, dass weder eine unerlaubte Handlung noch die Verletzung einer dem Schiffseigner obliegenden Vertragspflicht vorliegt. Das ist besonders möglich, wo Schiffseigner und Frachtführer verschiedene Personen sind. Es tritt etwa ein Spediteur in Mitte. Vergleiche unten Abschnitt IV.

[8]) Diese Anweisung kann eine einmalige, für den besonderen Fall sein, sie kann aber auch eine Anweisung ein für alle Mal sein, etwa eine Geschäftsinstruktion, wie sie namentlich bei Gesellschaften üblich sein wird. Dieselbe kann z. B. enthalten Vorschriften über die Stauung der Güter, über die Befolgung der Zollvorschriften, etwa auf dem Rhein bei Emmerich, über Journalführung, über die Verklarung etc. Die Anweisung im ersteren Sinne braucht wohl auch nicht immer eine ausdrücklich ausgesprochene zu sein, sie kann aus schlüssigen (concludenten) Handlungen des Schiffseigners gefolgert werden. Natürlich kann die Anweisung „an sich" keine Folgen haben, z. B. wenn sie erst nach Ausführung der Handlung des Schiffers eingetroffen war; Gleiches gilt auch von der nachfolgenden Genehmigung einer vom Schiffer vorgenommenen Handlung. In diesem Falle kann von einer persönlichen Haftung des Schiffseigners jedenfalls keine Rede sein. Diese persönliche Haft tritt nur ein, wenn die Anweisung die Ursache der beschädigenden Handlung ist. —

[9]) Das Unterrichtetsein setzt nicht nothwendiger Weise eine Information durch den Schiffer voraus, dasselbe kann ohne Rücksicht darauf vorhanden sein, und wenn das der Fall ist, tritt eben die persönliche Haft ein, dann kann sich auch der Schiffseigner nicht auf den Mangel einer besonderen Information durch den Schiffer berufen, weil sie ja nicht nothwendig war. Natürlich ist, dass der Schiffsführer immer persönlich haftet, ausnahmsweise also nach Absatz 2 tritt zu dieser persönlichen Haft des Schiffers noch die in der Regel wohl auch wirthschaftlich werthvollere des Schiffseigners. Der Absatz 3 ist in den Gu. nicht enthalten gewesen, er kam erst in den Entwurf, wie er dem Bundesrath vorgelegt wurde.

[10]) Fremde Gesetzgebung: Das englische Recht spricht von master, das französische von capitaine.

Zu § 8.

[1]) Dieser ganze Paragraph war früher in dem IV. Abschnitt über das Frachtgeschäft enthalten gewesen, ist aber auf Grund der Berathungen der

Abs. 2. Er hat für die Tüchtigkeit der Geräthschaften zum Laden und Löschen, für die gehörige Stauung[9]) der Ladung, sowie dafür zu sorgen, dass das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse[10]) es gestatten.

Abs. 3. Wenn der Schiffer im Auslande[11]) die daselbst geltenden Vorschriften, insbesondere die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze nicht beobachtet, so hat er den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen[12]).

Abs. 4[13]). Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den im § 7 Absatz 2 bezeichneten Personen auch der Schiffseigner persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht[14]) [15]).

Gu. hierher gesetzt worden, weil in der That nicht nur der Frachtführer, sondern der Schiffer in erster Linie diese hier vorgezeichneten Verpflichtungen hat. Seinem Verständnisse stehen ja auch diese Aufgaben ungleich näher. Häufig wird ja der Frachtführer auch zugleich der Schiffer sein, aber nicht immer, z. B. wenn ein Spediteur sich zum Transport der von ihm übernommenen Güter der Schifffahrt bedient. — Der Unterschied der Haft, wie sie in den Gu. statuirt war, also dass der „Frachtführer" als der Haftende und jetzt, wo durchaus der Schiffer dafür erklärt ist, ward in der Berathung der Gu., wie folgt, vom Verfasser des Entwurfes festgestellt: Die Herausstellung des Schiffers als haftend, wie das im Seerecht der Fall, sei ohne praktische Bedeutung. Im Seerechte wird durch Aufnahme dieser Bestimmung in das Kapitel über den Schiffer festgestellt, dass diese Verpflichtung zunächst nicht eine Sorge des Schiffseigners, sondern des Schiffers sei. In Folge dessen entstehe, wenn dieser Verpflichtung entgegengehandelt werde, eine Verantwortlichkeit des Schiffers und nur beschränkt eine solche des Rheders. Wird aber die fragliche Bestimmung in den Abschnitt über das Frachtrecht gesetzt, so würde diese Entscheidung möglicher Weise eine verschiedene sein können, man könne dann den Schiffsführer oder den Schiffseigner für verpflichtet erachten. So wie es also hier (bezw. ursprünglich) geordnet sei, wäre diese Frage der Verantwortlichkeit eine offene Frage von Fall zu Fall. Dabei gebe er zu, dass eigentlich der Schiffer weit eher die Verpflichtung übernehmen könne, die Fahrtüchtigkeit seines Schiffes zu untersuchen, als der Frachtführer, der etwa auch Jemand sein könne, der vom Schiffswesen gar nichts verstünde. Beiläufig bemerkt wollte man aber in der Sachverständigen-Kommission nur die Absätze 2 und 3 auf den Schiffer übertragen, nicht den Absatz 1, während jetzt alle 3 ersten Absätze auf den Schiffer als solchen gestellt sind. Der Paragraph ist, von der Aenderung „Frachtführer" in „Schiffer" abgesehen, vollständig der gleiche, wie in den Gu. Neu ist erst der Absatz 4, welcher erst in der Vorlage an den Reichstag hinzukam. Eine kleine Ausnahme macht sonst nur der Einfluss der Wassertiefe in der vorletzten Zeile von Abs. 2; darüber weiter unten

mehr unter Ziffer 10. Bei einer Vergleichung des § 8 mit den seerechtlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ergiebt sich, dass der Unterschied ein unwesentlicher, mit besonderen Seeschifffahrtsverhältnissen zusammenhängender ist z. B. die dort erwähnte Verproviantirung etc., ohne dass damit gesagt sein will, dass innerhalb gewisser Grenzen nicht auch bei der Binnenschifffahrt diesbezügliche Rücksichten beobachtet werden müssen. Vergleiche die weiteren Ziffern zu diesem Paragraphen. Die Fassung des § 8 ist allgemein genug, um auch dieses Erforderniss einzuschliessen. — Vgl. auch § 41 u. flg. (Kosten der Umladung und Leichterung.)

2) Die Frage, ob Jemand überhaupt auf einem einzelnen Stromgebiete als Schiffer fahren darf, gehört dem öffentlichen Rechte an; beispielsweise auf dem Rhein ist darüber in der rev. Rheinschifffahrts-Akte von 1868 Bestimmung getroffen. Aehnliches gilt von der Elbe, vgl. Verordnung, strom- und schifffahrtspolizeiliche Vorschriften für die Schifffahrt und Flösserei auf der Elbe betr. v. 9. Jan. 1894.

3) Vor Antritt der Reise ist nicht etwa identisch mit zur Zeit, wo die Ladung eingenommen werden soll. Bezüglich des der Reparatur zur letzteren Zeit bedürftigen Schiffes würde also den Ladungsbetheiligten etc. kein Recht auf Beschwerde gegeben sein; nur vor, also wohl unmittelbar vor Antritt der Reise ist die in Absatz 1 erwähnte Vorsorge verlangt.

4) Das Ha. sagt: Dafür zu „sorgen". Ein Unterschied von der hier gewählten Fassung (darauf zu „sehen") kann darin nicht gefunden werden, ausser in redaktioneller Beziehung. Auffallend ist allerdings, dass die ursprüngliche Fassung in den Gu., wo noch der Frachtführer, nicht der Schiffer, als Pflichtiger genannt wird, die redaktionelle Fassung des Handels-Gesetzbuches angewendet war, mit der Uebertragung auf den Schiffer aber die jetzige Fassung gewählt worden ist. Man könnte vielleicht sagen: Der Schiffer als der technische Sachverständige wird darauf sehen, der Frachtführer, der sich fremder Hilfe in Bezug auf das Schiff bedienen muss, sorgt nur dafür, d. h. er stellt geeignete Sachverständige auf. Immerhin ist der Gedankengang stets derselbe. Doch ist das „Daraufsehen" jedenfalls mehr, als lediglich etwa das Aufmerksammachen des Schiffseigners seitens des Schiffers, dass alles das geschieht, was in dem Absatz 1 und den folgenden gesagt ist. Es ist vielmehr als Pflicht des Schiffers hingestellt: „hat zu sehen", dass das Alles geschieht, was in § 8 verlangt ist. Würde auf Anregung des Schiffseigners nichts geschehen und der Schiffer die Reise antreten, so würde er trotzdem natürlich für diese Nachlässigkeit mit seinem ganzen Vermögen einstehen müssen; die besondere Wirkung wäre nur dann, dass er dem Schiffseigner gegenüber von der Haft frei wäre, nicht gegenüber den anderen in § 7 Absatz 2 genannten Personen. Hierher gehört auch Art. 22 der rev. Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oct. 1868, welcher vorschreibt, was auf dem Rhein zu geschehen hat, bevor ein Schiff seine erste Fahrt antritt. Im Allgemeinen enthalten aber die Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein vom 1. Febr. 1888, wie die Verordnung ähnlichen Inhalts für die Elbe im Königreich Sachsen vom 8. Jan. 1894 eine

Reihe von auch hierher gehörigen Bestimmungen, deren Nichtbeachtung den Schiffer zum Schadenersatz verpflichtet. Vgl. auch § 3 Abs. 1 des Flössereigesetzes.

[5]) Den Mangel der Fahrtüchtigkeit des Schiffes muss der Ladungsbetheiligte etc. beweisen, der gegen den Schiffer auf Entschädigung klagt, der Schiffer selbst aber wird sich eventuell auf § 58 stützen, dass trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers der gerügte Mangel der Fahrtüchtigkeit nicht zu entdecken gewesen. Der Beweis der Fahruntüchtigkeit selbst wird im gegebenen Falle durch Sachverständige zu erbringen sein. Jedenfalls muss das Schiff nicht blos überhaupt fahren können, sondern es muss die betreffende Reise auf sich nehmen können, welche den Gegenstand des Frachtvertrages bildet, beispielsweise von Mannheim nach Holland, nicht etwa nur nach der Ruhr. Die Klassifizirung eines Schiffes durch den Rhein-Schiffsregister-Verband in Frankfurt a/M. oder die Vereinigten Berliner Transportversicherungsgesellschaften etc. beweist keinesfalls an sich die Fahrtüchtigkeit, ebenso wenig als der Ablauf der Zeit, für welche die Fahrtüchtigkeit von dieser Seite erklärt ist, über das Aufhören derselben beweiskräftig ist. Immerhin kann die Ablehnung eines Fahrzeuges Seitens solcher Klassifikationsanstalten Grund für den Richter sein, die Fahrtüchtigkeit einem Schiffe abzusprechen.

[6]) Hier gilt das Gleiche wie zu Ziffer 4. In alten Schriftstellern wird die Frage erörtert, ob nicht der Schiffer zu sehen habe, dass keine Mäuse und Ratten auf dem Schiffe sind. Jedenfalls muss er in dem üblichen Umfange für gehörige Reinigung seines Schiffes besorgt sein, bevor er die neue Ladung einnimmt, besonders wenn die Waaren, welche später eingeladen werden sollen, eine ganz andere Behandlung ihrer Natur nach verlangen, als die vorher geladenen, wenn ein Kohlenschiff mit Getreide belegt werden soll. Was Ungeziefer betrifft, so muss dafür Sorge getragen werden, dass die geladene Waare gegen dasselbe, soweit möglich, geschützt wird.

[7]) Bestimmte Vorschriften bestehen auch hiefür nicht, es ist daher Frage des einzelnen Falles. Einzelne Vorschriften finden sich allerdings in der Polizeiordnung für die Schiffahrt und Flösserei auf dem Rhein und auf dem Neckar. So z. B. muss nach Art. XIV der ersteren der Nachenführer, der an ein Dampfschiff anfährt, also überall da, wo keine Landungsbrücken längs des Rheins für Personenboote sind, zwei starke schiffskundige und als nüchtern bekannte Männer in seinem Nachen haben. Die Bemannung bezieht sich nicht nur auf die Zahl, sondern auch auf die persönliche Tüchtigkeit der Schiffsleute.

[8]) Ladungsverzeichniss ist nicht identisch mit Ladungspapier. Der Ladeschein ist im Original natürlich nicht an Bord, sonst würde ja der Schiffer selbst zur Empfangnahme der Waare am Bestimmungsorte ermächtigt sein, wohl aber eine Abschrift desselben; vgl. §§ 71 u. flg. Ueber sonstige Schiffspapiere vergleiche andere Stellen des Gesetzes. Das Handelsgesetzbuch ist hier deutlicher, es spricht von „zum Ausweise für Schiff, Besatzung und Ladung erforderlichen Papieren“. Dahin gehören also z. B. auch die Dienstbücher der Mannschaft etc.

[9]) In dem Handelsgesetzbuch ist die Rede von gehöriger Stauung „nach Seemannsbrauch“, hier aber ist nur von gehöriger Stauung die Rede. In dem früheren preussischen Gesetzentwurfe zum Handelsgesetzbuche war gesagt für zweckmässige Stauung d. h. für absolut gute Stauung. Es entsteht die Frage, ob vielleicht hier etwas Aehnliches gesagt werden wollte; das ist wohl nicht anzunehmen, denn dann wäre ohne besonderen Grund diese Verpflichtung der Stauung hier eine rigorosere als nach Seerecht. Das ist um so weniger anzunehmen, als hier nicht gesagt ist „zweckmässig“, sondern das Adjektivum „gehörig“ verwendet ist, wie im Seerecht. Die Weglassung der analogen Worte „nach Binnenschifffahrtsbrauch“ schliesst nicht aus, dass die Gehörigkeit eine solche ist, wie sie bei der Binnenschifffahrt oder sogar auf den einzelnen Stromgebieten zu bestehen pflegt; vielleicht hat man gerade wegen des letzteren Momentes Näheres nicht eingefügt. Auch hier wird also nur das ordnungsmässige Packen der Güter verstanden werden sollen, dass insbesondere die schweren Güter unten gelegt und leckende Güter nicht auf trockene gelegt werden etc. Diese Verpflichtung ist eine absolute und wird dadurch nicht anders, dass in einzelnen Häfen beispielsweise die Eisenbahnverwaltungen oder besondere Korporationen die Aus- und Einladung besorgen und zwar obligatorisch. Immerhin wird durch solche Einrichtung der Inhalt der Verpflichtung des Schiffers ein geringerer.

[10]) Dieser Passus machte viel zu schaffen. Er hat verschiedene Aenderungen in den einzelnen Stadien durchgemacht. In den Gu. hiess es: „Dass das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die der Jahreszeit entsprechende, gewöhnliche Tiefe der Wasserstrasse es gestatten“. Diese Fassung wurde in den Verhandlungen vor dem Reichs-Justizamte angefochten. Man sollte statt „der Jahreszeit entsprechend“ sagen: gewöhnliche Tiefe oder dem Wasserstand entsprechende Tiefe. Von anderer Seite wurde gewünscht, dass gesagt werde: Es darf nicht tiefer geladen werden, als die Jahreszeit bei der voraussichtlichen Dauer der Reise gestattet. Wieder andere verlangten Ladung soweit als die Polizeivorschriften gestatten. Schon damals hat der Vorsitzende der betreffenden Kommission für korrekt erachtet, eine Ausdrucksweise zu setzen, wie sie jetzt im Gesetze auch auf Grund des Beschlusses der Reichstagskommission hereingenommen ist. Die Vorlage für den Reichstag hatte blos gesetzt: und die Tiefe der Wasserstrasse, also ohne jede weitere Verklausulirung neben die Tragfähigkeit die Tiefe gesetzt. Die Motive bemerkten dazu: „Wird nun das Schiff über die hiernach einzuhaltende Grenze hinaus beladen, so ist der Schiffer für die durch eine nothwendig werdende Umladung oder Leichterung erwachsenden Kosten und für den hierbei entstehenden Schaden haftbar. Selbstverständlich, wird beigefügt, und ist das gegenüber den in der Sachverständigen-Kommission aufgetauchten Zweifeln nothwendig gewesen, ausdrücklich zu konstatiren, kann vom Schiffer die Berücksichtigung der Tiefe der Wasserstrasse nur insoweit verlangt werden, als er zur Zeit der Beladung die Wasserstandsverhältnisse bei Anwendung der nothwendigen Sorgfalt zu übersehen vermochte. Auch folgt aus der Natur der Sache, dass, wenn nach ausdrücklich oder stillschweigend ge-

§ 9.[1])

c) bei Verhinderung des Antritts bzw. der Fortsetzung der Reise.

(Ha. Art. 483 Abs. 2.)

Abs. 1. Wenn der Schiffer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Schiff zu führen, so darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern;

troffener Vereinbarung eine Umladung oder Leichterung an einem bestimmten Punkte der Reise zum Voraus in Aussicht genommen ist, für die erste Beladung nur die Stromtiefe bis zum fraglichen Punkte in Betracht kommt." In letzterer Beziehung wurde in der Sachverständigen-Kommission betont: „Wir pflegen an den Abgangsorten Rotterdam, Duisburg etc. ganz voll auf dem Rhein abzuladen, obgleich wir uns sagen müssen, dass wir unterwegs mit mehr oder weniger Wahrscheinlichkeit auf weniger Fahrwasser rechnen müssen, da in der Regel in St. Goar 50—60 cm weniger Wasser zu finden ist." Dieser Redner meinte, man sollte daher dieses ganze Hinderniss im Gesetze weglassen; mit der hier gegebenen Motivirung aber werden schwerlich Nachtheile für die Schifffahrt entstehen, während frivolen Ueberladungen Seitens des Schiffers eben doch die Spitze abgebrochen ist. In dieser Beziehung ist wohl auch die, wie schon unter Ziff. 1 gesagt, in der Reichstagskommission gemachte Aenderung statt Tiefe der Wasserstrasse: jeweilige Wasserstandsverhältnisse eine bessere, die Absicht des Gesetzgebers mehr verdeutlichende Fassung.

[11]) Dieselbe Fassung wie in der deutschen Verkehrsordnung der Eisenbahnen und in dem internationalen Berner Uebereinkommen. Art. 10.

[12]) Die Beachtung dieser Bestimmungen im Inlande ist an sich schon selbstverständlich und braucht nicht besonders erwähnt zu werden.

[13]) Dieser Absatz ist erst in der Fassung des Entwurfes bei der Vorlage an den Reichstag hereingekommen mit folgender Motivirung: Hier liegt eine Abweichung vom Seerecht vor: dort ist eine unbeschränkte Haft des Schiffseigners (also mit seinem ganzen Vermögen) höchstens für das Verhältniss des Verfrachters (also hier des Frachtführers) zu den Ladungsbetheiligten aus Ha. Art. 560 zu entnehmen. Es erscheint aber gerechtfertigt, die unmittelbare Verantwortlichkeit für den Zustand des Schiffes beim Antritt der Reise — aber nur dafür, nicht in Bezug auf andere, in diesem Paragraphen ausgesprochene Dienstobliegenheiten des Schiffers — dem Schiffseigner als solchem und zwar nicht nur im Verhältniss zu den Ladungsbetheiligten, sondern auch gegenüber den Reisenden und der Schiffsbesatzung aufzuerlegen. Die Haft des Schiffseigners besteht hier ebenso, fahren die Motive fort, wie bei der beschränkten Verantwortlichkeit für Verschulden des Schiffers (§ 3 und § 4 Nr. 3) neben der Haft des Schiffers. Beide Verpflichtete haften als Gesammtschuldner, ohne dass der Gläubiger gebunden wäre, zuerst den Einen oder den Anderen von ihnen allein in Anspruch zu nehmen. Vergleiche übrigens auch § 139, betreffend den Nah-Verkehr, auf den dieser Absatz 4 nicht anwendbar sein soll.

er muss vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten[2]), die Anordnung des Schiffseigners einholen und für die Zwischenzeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Schiffer einsetzen.

Abs. 2. [3]) Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

[14]) Bezüglich der Haft aus diesem Paragraphen vergleiche § 58.

[15]) Bezüglich des Nahverkehrs vgl. § 139.

Zu § 9.

[1]) Diese Bestimmung entspricht wörtlich dem Art. 483 Abs. 2 Ha. In Wegfall sind nur gekommen, und das geschah erst im Schoosse des Bundesrathes (Gründe dafür sind nicht bekannt geworden) nach den Worten „die Anordnung des Schiffseigners einholen“: „diesem ungesäumt die Verhinderung anzeigen.“ Auch die Motive enthalten darüber nichts. Da aber in der Einholung der Anordnung des Schiffseigners nothwendigerweise die Verhinderungsanzeige dafür liegt, so ist es wohl mehr eine redaktionelle Aenderung; jedenfalls aber kann dem Binnenschiffer kein Vorwurf daraus gemacht werden, wenn in gewissen Fällen die Anzeige überhaupt unterlassen wird, weil ja das an und für sich von Zeit und Umständen abhängig gemacht ist. Eigentlich ist die Fassung des Handelsgesetzbuches etwas in sich widersprechend. Das Wort: „ungesäumt“ passt nicht recht zu „wenn Zeit und Umstände es gestatten“. Auch diese Erwägung lässt in der Weglassung der erwähnten Worte nicht mehr als eine rein formelle Aenderung erblicken. Vgl. auch § 10.

[2]) Also nicht, wenn er vielleicht so krank war, dass er des vollen Gebrauchs seiner Sinne entbehrte etc. Ueberhaupt ist die hier statuirte Verpflichtung des Schiffers keine absolute. Man nehme an, dass der Schiffer trotz aller möglichen Umsicht keinen Schiffer finden konnte, weil z. B. an dem betreffenden Orte keiner zu finden war. Man denke an einen kleinen Ort in Holland. Unmögliches ist nicht zu verlangen; ähnliches auch in dem folgenden Paragraphen. Die Gestattung von Zeit und Umständen bezieht sich eben auch auf die Einsetzung eines Stellvertreters.

[3]) Hier ist also nur diejenige Haftbarkeit vorgeschrieben, nur diejenige Sorgfalt verlangt, welche bisher die Schiffseigner auf den anderen Strömen als auf dem Rhein überhaupt gegenüber ihren Schiffern hatten, sie haften nur, wie der Jurist sagt, für culpa in eligendo: nur der Vorwurf, dass der Schiffer nicht Vorsicht genug bei der Aufstellung eines Stellvertreters angewendet hat, macht ihn verantwortlich; z. B. man denke den Fall, dem Schiffer habe es genügt, eine blosse Anzeige in einer Schifffahrts-Zeitung als Grundlage für die Anstellung zu nehmen etc.

§ 10 [1]).

d) Fortgesetzte Berichterstattung an alle Interessenten.

(Ha. Art. 503 Abs. 2 und 5 Art. 504.)

Abs. 1. Der Schiffer ist verpflichtet, von Beschädigungen des Schiffes oder der Ladung, von eingegangenen Geschäften, sowie von der Einsetzung eines anderen Schiffers (§ 9) den Schiffseigner in Kenntniss zu setzen[2]). Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu ändern sich genöthigt findet, die Ertheilung von Verhaltungsmassregeln bei dem Schiffseigner nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.

Abs. 2. Im Interesse der Ladungsbetheiligten hat der Schiffer während der Reise[3]) für das Beste der Ladung nach Möglichkeit Sorge zu tragen[4]).

Abs. 3. Werden zur Abwendung oder Verringerung eines Verlustes besondere Massregeln erforderlich, so hat er, wenn thunlich[5]), die Anweisung der Ladungsbetheiligten einzuholen, sonst nach bestem[6]) Ermessen das Erforderliche selbst zu veranlassen und dafür zu sorgen, dass die Ladungsbetheiligten von dem Vorfall und den dadurch veranlassten Massregeln schleunigst in Kenntniss gesetzt werden[7]).

Zu § 10.

[1]) Dieser Paragraph hat verschiedene, aber auch nicht wesentliche Veränderungen im Laufe der Berathung erlitten, auf die nicht weiter hier zurückzukommen ist. Sie entsprechen den citierten Artikeln des Ha.; zum Theil ist das eine Verbesserung, weil nämlich jetzt ausdrücklich beigefügt ist, nicht blos von den Beschädigungen des Schiffes, sondern auch der Ladung muss der Schiffer Kenntniss geben. Hier ist überall in gleicher Weise wie bei dem vorausgehenden Paragraphen die Verpflichtung von Umständen abhängig gemacht: „sofern es die Umstände gestatten“, „nach Möglichkeit“, „wenn thunlich“.

[2]) Ueber die Art der Bekanntgabe ist nichts gesagt, also dem Schiffer freigestellt. Die Führung eines Tagebuchs wie im Ha. Art. 486—489 lässt sich hier schon deshalb nicht vorschreiben, weil sie thatsächlich nicht durchführbar sein würde, — auch auf der See wird dieses Journal nicht sehr sorgfältig gehandhabt, wie in der Sachverständigen-Kommission behauptet wurde — auch würde sie vielfach überflüssig und mit Rücksicht auf den Bildungsstand eines grossen Theiles der Binnenschiffer ohne praktischen Werth sein. Andererseits fehlt es bei der Binnenschifffahrt an einer auf Seeschiffen regelmässig vorhandenen Kontrole der Angaben des Schiffers durch

§ 11[1]).

Verklarung. a) Voraussetzungen derselben.

(Ha. Art. 490—494.)

Wird das Schiff oder die Ladung[2]) von einem Unfall betroffen, so ist der Schiffer berechtigt[3]) und auf Verlangen des Schiffseigners oder eines Ladungsbetheiligten verpflichtet[3]), nach Antritt der Reise vor dem Amtsgerichte[4]) des Ortes, an welchem die

die anderen Schiffsofficiere und durch die in grösserer Zahl vorhandene, technisch geschulte Schiffsmannschaft.

[3]) Nur während der Reise, nicht auch im Hafen, wo geladen oder wo gelöscht wird; also für Diebstahl im Hafen ist der Schiffer nicht schlechterdings verantwortlich, nur während der Reise. Aber das gilt doch nur von Obliegenheiten nach Absatz 2, nicht auch nach Absatz 1; die dortigen Verpflichtungen sind nicht an die Voraussetzung: „während der Reise“ geknüpft. In der Sachverständigen-Kommission wurde bemerkt: Das Schiff ist gelöscht, der Schiffer bemerkt einen Leck, auf der Reise habe er das weniger bemerken können. Was soll er thun? Nach dem Absatz 1 muss er das jedenfalls dem Schiffseigner mittheilen, aber natürlich nicht den Ladungs-Interessenten.

[4]) Der Schiffer ist also zu selbständigem Handeln für die Sicherung des Frachtgutes berufen. Der Absender ist in der Regel ja ausser Stande, die Thätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit des Schiffers zu kontrolliren und den Beweis der Sorglosigkeit, der Nachlässigkeit des Schiffers zu erbringen.

[5]) Es ist auch denkbar, dass auf solche Einholungen von vornherein verzichtet wird, folglich kann auch der Schiffer in seine Konnossemente aufnehmen, dass er sich darauf nicht einlassen will. Um so vorsichtiger müssen natürlich künftig die Konnossementsbedingungen der Schiffer gelesen werden. Die Aufgabe des Schiffers ist hier unter Umständen oft eine sehr komplicirte, weil die Interessen der verschiedenen Ladungsbetheiligten oft auch in sich widersprechende sein können.

[6]) In Ha. heisst es „nach eigenem Ermessen“, was auch wohl nur eine redaktionelle Aenderung ist. Es ist selbstverständlich, dass das eigene Ermessen nur ein sachverständiges Ermessen sein soll und wird.

[7]) Auf weitere Verpflichtungen des Ha. ist das Gesetz ausdrücklich nicht eingegangen, so nicht auf die Bestimmung des Art. 513, wonach der Schiffer verpflichtet ist, Alles, was er als Belohnung von den Ladungsbetheiligten empfängt, an den Schiffseigner abzuliefern. Ebenso wenig ist eine besondere Bestimmung über die Pflicht des Schiffers zur Rechnungslegung nach Art. 503 Absatz 5 hier aufgenommen. Dass der Schiffer, wenn er am Ende der Reise ist, oder an einem Zwischenort Frachtgelder eingenommen hat, dem Schiffseigner oder dem etwa vom Schiffseigner verschiedenen Frachtführer auf Verlangen Rechnung zu legen hat, ergiebt sich natürlich schon aus allgemeinen Rechtgrundsätzen.

Reise endet und, wenn das Schiff vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muss[5], vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den thatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen[6]. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu erbieten[7] und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst[8] dienlichen Beweismittel zu bezeichnen.

§ 12.

b) Feststellung derselben.

Zur Aufnahme des Beweises bestimmt das Gericht einen thunlichst nahen[9] Termin, zu welchem der Schiffer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Schiffseigner und den Ladungsbetheiligten ist von dem Termine Mittheilung zu machen, soweit es ohne unverhältnissmässige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mittheilung kann[10] durch öffentliche[11] Bekanntmachung erfolgen.

§ 13.

c) Grundsätze für die Vornahme der Verklarung.

Abs. 1. Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Civilprozessordnung[12].

Abs. 2. Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Schiffers ausgeschlossen ist, beschliesst über dieselbe das Gericht nach freiem Ermessen.

Abs. 3. Die an Schiff und Ladung Betheiligten, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen[13] sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie[14] können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

Abs. 4. [15] Das Gericht ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

§ 14.

d) Gebühren anlässlich der Verklarung.

Abs. 1. In Bezug auf die Erhebung von Gebühren und Auslagen[16] finden die für das Verfahren zur Sicherung des Beweises

geltenden Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes mit der Massgabe Anwendung, dass als Gebühr nur die Hälfte[17]) der dort vorgesehenen Sätze und höchstens ein Betrag von dreissig Mark erhoben wird.

Abs. 2. Ist das Verfahren auf Verlangen eines Ladungsbetheiligten beantragt, so hat dieser die entstandenen Kosten zu[18]) erstatten, soweit er nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihm entstandenen Schadens hat. [19])Die Verpflichtung des Schiffseigners, dem Schiffer die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt.

[20])Abs. 3. In Fällen der grossen Havarie findet die Vorschrift des § 84 Anwendung[21])[22]).

Zu § 11—14.

[1]) Die Paragraphen 11—14 übertragen das Institut der sogenannten Verklarung von der Seeschifffahrt auf die Binnenschifffahrt. Unter Verklarung oder Seeprotest versteht man „die vor einer Behörde gemachte Aussage der Schiffsbesatzung über einen stattgehabten Unfall". Sie ist gleichzeitig Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtniss und Rechenschaftsablegung. Dieses Institut ist aber ganz verschieden auf der See und auf Binnenflüssen. Auf ersterer ist sie eine Pflicht des Schiffers, ihre Unterlassung bringt dem Schiffer einen rechtlichen Vorwurf; sie ist dort aber auch zugleich eine Ergänzung des Schiffsjournals, welches auf der See dem Schiffer gleichfalls zur Pflicht gemacht ist. Jedenfalls besteht auch für die Binnenschifffahrt ein gleiches Bedürfniss wie für die See, insofern durch die Verklarung eine schleunige Feststellung des Thatbestandes und des Umfanges des Schadens herbeigeführt werden soll, um auf diese Weise späterer Verdunkelung des Sachverhaltes und Streitigkeiten vorzubeugen. Ja durch das Institut der grossen Havarie (Abschnitt V), welches auf die Binnenschifffahrt übertragen wurde, ist eine solche Feststellung als Grundlage der Havarierechnung ohnehin unerlässlich; trotzdem aber wurde die in dem ursprünglichen Entwurfe enthaltene Bestimmung einer „obligatorischen Regelung" überall da, wo grosse Havarie in Frage kommt, von der Reichstagskommission wieder beseitigt. — Sie war allerdings auch in den Gu. nicht enthalten. Doch wird sich das wohl von selbst machen und die Transportversicherungsgesellschaften werden selbst Vorsorge treffen, dass in solchen Fällen von diesem Institut Gebrauch gemacht werden wird. Ist doch auch gerade einer Anregung von dieser Seite in der Sachverständigen-Kommission die Aufnahme dieser, wie gesagt, später wieder weggefallenen Bestimmung zu verdanken gewesen. Die bestehende Gesetzgebung, bemerken die Motive, gewährt keine genügende Grundlage für ein dem Zweck entsprechendes Verfahren. Vielfach behilft man sich in der Praxis mit einer kurzen Erklärung, die der Schiffer allein bei der nächsten Polizei- oder Gemeindebehörde zu Protokoll giebt. — In der Sachverständigen-Kommission sind

alle möglichen Versuche gemacht worden, die Verklarung, wie sie im Gesetz normirt ist, auch vor Anderen als vor dem Gerichte ablegen zu lassen. Genannt wurden in dieser Beziehung besonders folgende Behörden, die ja wohl jetzt auch schon vielfach benützt werden mögen: vor dem nächsten Bürgermeister, vor einem Notar, der zur Hand ist, vor dem Amtsvorsteher, vor dem Wasserbauinspektor (vgl. auch Ziff. 2). Allein vom Regierungstisch wurde dem mit Recht gegenüber gesetzt und das wiederholen auch die Motive: rechtliche Bedeutung habe eine solche Verklarung nicht; sie diene im Wesentlichen nur dazu, die Behauptungen des Schiffers zur vorläufigen Kenntniss der Betheiligten zu bringen. Diese Art von Protesten könnten ja auch weiter auf dem Rhein und auf der Elbe bestehen bleiben, allein eine „gesetzliche“ Regelung sei überflüssig, weil solche private Erklärungen eben rechtlich von keiner Bedeutung seien. Im Uebrigen bemerkte der Vertreter von Hamburg damals: auch als in dieser Hansastadt eine Verklarungsordnung geschaffen wurde, seien ähnliche Wünsche geltend gemacht worden, auch dort habe man früher nur vor dem Notar erklärt, man sei aber bald nach der erwähnten Verklarungsordnung im Sinne vorstehender Paragraphen davon abgekommen. Ungenügende Verklarungen dienten nur dazu, dass die Versicherungsgesellschaften erst Erhebungen machen, die oft dann zu allen möglichen Unzuträglichkeiten führten. In Anknüpfung an das oben Gesagte ist noch zu bemerken, dass auch die Bestimmungen der Civil-Prozess-Ordnung §§ 447—455 nicht genügen, bzw. den § 11 u. flg. nicht entbehrlich machen, weil sie die Sicherung des Beweises in Bezug auf den zwischen den Betheiligten entweder bereits anhängigen oder in Zukunft anhängig zu machenden Rechtsstreit regeln. Die Motive erklären auch die einfache Uebernahme der Seeverklarung auf die Binnenflüsse nicht für möglich. Erstere habe sich aus altem Seegebrauch entwickelt und man habe da eine Art Eideshelferschaft vor sich. Ein Tagebuch lasse sich nicht einführen (vgl. oben § 10 Anm. 2). Darum ist hier nur ein fakultatives Beweisaufnahmeverfahren vorgesehen. Näheres in den einzelnen Ziffern zu den gesetzlichen Bestimmungen. — Ein Umstand ist allerdings in der Sachverständigen-Kommission angegeben worden, der für die Benutzung von Behörden statt der Gerichte mehr spräche; es wird, sagte man, einem holländischen Schiffer sehr schwer möglich, längs des Rheins in Deutschland bei Gerichten verstanden zu werden. Nun dadurch aber, dass in der Regel am Ende der Reise die Verklarung erfolgen soll, ist eine gewisse Garantie gegeben, dass dort auch Sachverständige gefunden werden, welche die nöthige sprachliche Gewandtheit haben.

[2]) In den Gu. waren hier die Worte eingeschaltet: „nach Antritt der Reise“. Dieselben wurden auf Wunsch der Sachverständigen-Kommission weggelassen, weil es nicht ausgeschlossen sein sollte, dass auch schon im Abgangshafen Anlass zu einer Verklarung entstehen könnte.

[3]) Es liegt also nur eine bedingte Verpflichtung des Schiffers vor: dann, wenn der Schiffseigner oder ein „Ladungsbetheiligter“ in Frage kommt. Wer das Letztere ist, hat schon § 7 Abs. 2 ausdrücklich festgestellt, also die Versicherungsgesellschaft gehört nicht zu den Ladungsbetheiligten und

hat auch nicht das Recht, in dem Sinne wie die Ladungsbetheiligten eine Verklarung zu fordern. Wenn der Schiffer der Forderung des Schiffseigners oder eines der Ladungsbeteiligten keine Folge giebt, trifft ihn ein Vorwurf, den er vermögensrechtlich verantworten muss. In dem Entwurf an den Reichstag war übrigens auch bezüglich des Versicherers eine Bestimmung folgenden Inhaltes vorgesehen: „In den Fällen der grossen Havarie ist der Schiffer stets verpflichtet, das bezeichnete Verfahren, also eine Verklarung, zu beantragen". Dieser Satz kam in der Reichstagskommission in Wegfall, leider ohne dass Motive dafür aufgeführt werden. Die Konsequenz ist, dass die Zahlung von Havariebeiträgen dem Schiffseigner gegenüber, welcher für Säumniss des Schiffers verantwortlich ist, nicht verweigert werden kann, so lange nicht eine Beweisfeststellung nach den Vorschriften des Gesetzes stattgefunden hat. Es steht aber den Versicherungsgesellschaften nichts im Wege, in ihren Vertragsbedingungen das zu verlangen, wie das auch die Motive ausdrücklich angegeben haben; allerdings auch für andere Fälle als jene der grossen Havarie; es ist aber nicht einzusehen, warum also nicht auch und gerade für diesen Fall. Die Aufnahme des weggefallenen Absatzes war auf Anregung aus Versicherungskreisen erfolgt. — Ein anderer allerdings viel weiter gehender Antrag in der Reichstagskommission wurde mit überwiegender Mehrheit abgelehnt; derselbe verlangte allen Ernstes, dass nach einem Unfalle alle betheiligten Schiffe an Ort und Stelle so lange liegen bleiben müssten, bis über den Vorgang ein amtliches Protokoll aufgenommen sei. Zur Aufnahme dieses Protokolls waren dann auf Antrag die der Unfallstelle zunächst befindliche Polizeibehörde, Amtsvorsteher, Strom- und Schleusenmeister wie die sonstigen Beamten der Schifffahrtspolizei verpflichtet. Wie schon unter 1 gesagt, wäre eine solche Verklarung rechtlich ohne Werth, die Schifffahrt würde ausserordentlich behindert, der Begriff eines solchen Unfalles ist nicht festzustellen. Fällt inzwischen das Wasser oder steigt aussergewöhnlich, könnten dadurch ganz besondere, unübersehbare Schwierigkeiten entstehen; allerdings mag vorkommen, dass einmal ein Schiff, welches einen Unfall erlitten hat, sich aus dem Staube macht; darauf wurde entgegnet, die Schiffe seien einander bekannt genug als dass ein solches Entweichen auf Binnenflüssen so leicht möglich sei.

[4]) Nur ein Gericht kann natürlich das besorgen, wenn alle Garantien der Objektivität erfüllt werden sollen, andere Behörden (vgl. Ziff. 1) schon deshalb nicht, weil dieselben meist nicht in der Lage sind, den Zeugeneid abzunehmen. Andere Verklarungen als vor Gericht sind nicht verboten, haben aber auch natürlich wenig rechtliche Bedeutung, sie sind sogar unter Umständen gefährlich (vgl. Ziff. 1) gegenüber den Versicherungsgesellschaften. Im Inland wird auch hier wie bei der See das zuständige Gericht das Amtsgericht des Verklarungshafens sein, anders in Hamburg, wo ein kommittirter Richter des Landgerichts dafür fungirt, während gleichzeitig ein Amtsgericht für Rizebüttel und Bergedorf besteht.

[5]) Es sind nur zwei Möglichkeiten gegeben, entweder das Amtsgericht des Ortes, wo die Reise endet (also wohl gleichgültig, ob vorher bestimmt

oder aus anderen Gründen, vielleicht weil das Schiff reparaturbedürftig etc. geworden ist) oder an einem Orte, wo das Schiff längere Zeit liegen muss. Das Mass für „längere“ Zeit wird sein die Erwägung, wie viel Zeit eine solche Verklarung in Anspruch nimmt, natürlich einschliesslich der dazu nöthigen Vorbereitungen. Es entsteht hier die Frage, ist der Schiffer, welcher an einem Orte, wo nur kürzere Zeit das Schiff liegen muss, eine Verklarung beantragt, den Ladungsinteressenten wegen der Frachtverzögerung schadensersatzpflichtig? Sicherlich und zwar auf Grund des § 7 Absatz 1 und 2. Zur Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers gehört, dass er keine Pause unterwegs macht, wofür er sich nicht auf eine rechtliche Grundlage stützen kann. § 7 Absatz 1 und 2 erschöpft ja auch keineswegs alle Fälle, wo der Schiffer haftverbindlich für Ausserachtlassung der gebotenen Sorgfalt wird. In den §§ 8—10 sind ja nur die hauptsächlichen Beispiele (vgl. übrigens auch Ziffer 6) namhaft gemacht. Ursprünglich war gedacht, dass von dem nächsten Amtsgericht, bei welchem es ohne unverhältnissmässige Verzögerung der Reise geschehen kann, die Verklarung auch geschehen soll; diese Fassung ist ja schliesslich dem Sinne nach nicht wesentlich anders wie die jetzige, immerhin aber fürchtete man Misshelligkeiten; man wollte als Regel vielmehr aufstellen, dass bis zur Ankunft des Schiffes am Endpunkt der Reise gewartet werde; das soll der Sinn der jetzigen Fassung sein.

[6]) Natürlich nur zu „beantragen“, die Verklarung selbst nimmt ja das Gericht vor, nicht der Schiffer. Daraus folgt, dass natürlich ein solcher Antrag auch vom Gericht zurückgewiesen werden kann, weil die Voraussetzungen fehlen, welche dafür gegeben sind; dabei kann und muss wohl die Frage, was längere Zeit ist (Ziff. 5), mit in Erwägung kommen. Die Formalien, welche zur Stellung des Antrags nöthig sind, enthält der § 12 in seinem ganzen Umfang; es dürften überhaupt im Wesentlichen nur formelle Erwägungen sein, die die Abweisung eines solchen Antrags in der angebrachten Art zur Folge haben, ausser den Fällen des Längerliegenbleibens. — Anders im Seerecht Art. 492 Absatz 2; hier hat das Gesetz nach Abgabe der Anmeldung sobald wie thunlich die Verklarung aufzunehmen, weil eben im Seerecht die Verklarung eine obligatorische, hier nur eine an sich fakultative ist. —

[7]) Dass darnach der Schiffer zugleich als Antragsteller und als Zeuge aufzutreten hat, ist hier Besonderheit, die freilich aus der Natur der Sache folgt und dadurch dem Institut eine gewisse Aehnlichkeit mit der seerechtlichen Verklarung giebt. — Aus dem Gesagten folgt, dass ein Recht des Schiffers, sein persönliches Zeugniss zu verweigern, demselben unter keinen Umständen zusteht: „hat sich zu erbieten.“ — Dagegen ist hier die Beschwörung des vom Schiffer Gesagten seitens desselben nicht obligatorisch (vgl. weiter unten).

[8]) Also ausser seinem eigenen Zeugniss. Beweismittel sind Augenschein, Zeugenbeweis durch Andere (Mannschaft z. B. durch Angehörige der Schiffsbesatzung,) durch Sachverständige, Urkunden und Eid.

[9]) Diese Feststellung auf eine nahe Zeit ist also ein Gebot für den Richter, das wird mit absoluter Sicherheit erwartet; auf eine nahe Zeit

deshalb, damit die Interessen des Verkehrs voll gewahrt werden, welch' letzteres Moment überall bei diesem Institut in vollster Schärfe in die Erscheinung tritt.

[10]) Diese Ordnung ist also nur eine mögliche, keine unbedingte; ähnlich wie oben bei § 8 u. s. w.

[11]) Das geschieht also durch Publikation in den Zeitungen, welche in Schifferkreisen gelesen werden, also etwa in den in Mannheim und Berlin erscheinenden Zeitungen „Rheinschiff" und „Schiff" und „Zeitschrift für Binnenschifffahrt" oder durch Anschlag in den wichtigeren Hafenplätzen, eine Veröffentlichungsform, die ja am Rhein wenigstens schon lange Zeit allgemein angewendet wird, vielleicht auch durch Anschläge in Schifferherbergen. In allen Schifferstädten sind solche Wirthschaften, die vorzugsweise von Schiffern besucht und in der Regel von früheren Schiffern gehalten werden. Dort werden ja in der Regel auch von der Post die Briefe abgegeben, weil ja die Adressaten bei der Schifffahrt viel schwerer zu finden sind, als andere Adressaten. — In der Sachverständigen-Kommission sollte sogar die Veröffentlichung als solche zur Pflicht des Richters gemacht werden, weil man diesen Weg der Bekanntgabe für den erfolgreicheren erachtete; es wurde dem aber keine Folge gegeben. Das Nähere darüber befindet sich in der C.P.O. Titel 5—11 des II. Buches und § 320—446 bzw. 455.

[12]) Nach § 358 Ziff. 4 der C.P.O. sind Personen unvereidet zu vernehmen, welche an dem Ausgange des Rechtsstreites betheiligt sind. Dieser Fall passt natürlich hierher nicht, denn gerade diese Personen spielen hier oft eine Hauptrolle bei der Sache. Es ist jedoch davon ganz abgesehen, dem freien Ermessen des Gerichtes anheimgegeben, ob es Jemand beeidigen will oder nicht, insbesondere also, ob es den Schiffer in Eid nehmen will. Bei der Binnenschiffahrt ist, sagen die Motive, eine derartige Regelung umsomehr angängig, als ja hier andere Auskunftspersonen ausser dem Schiffer und den Personen der Schiffsmannschaft häufiger vorhanden sein werden als bei Seeunfällen. Natürlich ist es schon Sache des Schiffers bei der Antragstellung ihm geeignet erscheinende Zeugen namhaft zu machen einschliesslich der Personen der Schiffsmannschaft.

[13]) Darunter sind insbesondere auch der Versicherer, Versicherungsgesellschaften gemeint, wohl auch der Spediteur. welcher bei dem Transport in irgend einer Weise mitgewirkt hat; allenfalls Agenten und andere Hilfspersonen.

[14]) Ja diese in Ziff. 13 genannten Personen können sogar Antrag auf Erweiterung der Beweisaufnahme stellen.

[15]) Die gleiche Befugniss, wie sie in Ziff. 13 allen Interessenten gegeben ist, steht natürlich auch dem Gerichte selbst zu. — Alles ist eben darauf angelegt, die objektive Wahrheit zu erforschen. Die Motive bemerken dazu: „Die Ermöglichung einer derartigen offiziellen Thätigkeit des Gerichtes entspricht dem Zwecke des Verfahrens und ist schon aus dem Grunde nicht zu entbehren, weil die zunächst Betheiligten unter Umständen sich nicht in der Lage befinden werden, bei den Verhandlungen anwesend zu sein. Sie sind zwar in der Regel von den Beweisterminen in Kenntniss

zu setzen, allein im Interesse der von den Verhältnissen der Schiffe gebotenen Beschleunigung muss für diese gegebenen Falles eine öffentliche Benachrichtigung (vgl. oben) genügen und bei besonderer Dringlichkeit muss sie auch ganz unterlassen werden können.

[16]) Hierher gehören natürlich auch die Kostenvorschüsse.

[17]) Die Ermässigung der Sätze ist in den Gu. nicht vorgesehen gewesen. Das Gerichtskostengesetz vom 29. Juni 1881 hat nun für Anträge auf Sicherung des Beweises $^3/_{10}$ und wenn eine Beweisaufnahme stattgefunden hat, $^5/_{10}$ der vollen Gebühr festgesetzt; massgebend hiefür war, dass bei den Binnenschifffahrtsunfällen häufig ausserordentlich hohe Werthe in Betracht kommen. Würde man also die vollen Sätze erheben, so würde häufig von dem Verfahren der Kostspieligkeit halber Abstand genommen werden. — Eine sehr übersichtliche Tabelle bringt hierzu Pfafferoth in seinem Kommentar.

In Betracht kommt hauptsächlich § 36 des Gerichtskostengesetzes. Darnach sind hier an Gebühren zu zahlen: für die Entscheidung, einschliesslich des Verfahrens, über Anträge auf Beweisaufnahme (d. h. für die gerichtliche Entscheidung, durch welche entweder die Aufnahme des Beweises beschlossen oder der Antrag abgelehnt wird), und zwar

a) wenn es nicht zur Beweisaufnahme kommt,

b) wenn eine Beweisaufnahme stattfindet: bei einem Werthe des Gegenstandes

					im Falle zu a)	oder b)
1.	bis 20 Mk.				0,20 Mk.,	0,30 Mk.,
	von mehr als					
2.	20	bis	60 Mk.	einschliessl.	0,40 „	0,60 „
3.	60	„	120 „	„	0,70 „	1,20 „
4.	120	„	200 „	„	1,20 „	1,90 „
5.	200	„	300 „	„	1,70 „	2,80 „
6.	300	„	450 „	„	2,30 „	3,80 „
7.	450	„	650 „	„	3,00 „	5,00 „
8.	650	„	900 „	„	3,90 „	6,50 „
9.	900	„	1200 „	„	4,80 „	8,00 „
10.	1200	„	1600 „	„	5,70 „	9,50 „
11.	1600	„	2100 „	„	6,60 „	11,00 „
12.	2100	„	2700 „	„	7,50 „	12,50 „
13.	2700	„	3400 „	„	8,40 „	14,00 „
14.	3400	„	4300 „	„	9,30 „	15,50 „
15.	4300	„	5400 „	„	10,20 „	17,00 „
16.	5400	„	6700 „	„	11,10 „	18,50 „
17.	6700	„	8200 „	„	12,20 „	20,30 „
18.	8200	„	10000 „	„	13,50 „	22,50 „
19.	10000	„	12000 „	„	15,00 „	25,00 „
20.	12000	„	14000 „	„	16,50 „	27,50 „
21.	14000	„	16000 „	„	18,00 „	30,00 „
22.	16000	„	18000 „	„	19,50 „	30,00 „
23.	18000	„	20000 „	„	21,00 „	30,00 „

24.	20000 bis 22000 Mk.	einschliessl.	22,50 Mk.	30,00 Mk.	
25.	22000 „ 24000 „	„	24,00 „	30,00 „	
26.	24000 „ 26000 „	„	25,50 „	30,00 „	
27.	26000 „ 28000 „	„	27,00 „	30,00 „	
28.	28000 „ 30000 „	„	28,50 „	30,00 „	
29.	30000 Mk.		30,00 „	30,00 „	

Diese Gebühren vergüten zugleich die Bestellung eines Vertreters für unbekannte Betheiligte. Bei der Werthbestimmung kommt in erster Linie das Interesse des Antragstellers in Betracht. Neben der Gebühr sind die baaren Auslagen gemäss § 79 ff. des Gerichtskostengesetzes zu erstatten. Kostenschuldner ist nach § 89 eben gedachten Gesetzes der Antragsteller, soweit es sich nicht etwa um Gebühren oder Auslagen handelt, die innerhalb des Verfahrens durch Anträge anderer Betheiligten verursacht worden. — Von dem Antragsteller kann ausserdem gemäss § 81 ein Gebührenvorschuss in Höhe der Gebühren zu b) und daneben ein Vorschuss für die entstehenden Auslagen gefordert werden. Wird der Antrag zurückgenommen, bevor eine gebührenpflichtige Entscheidung darauf ergangen ist, so wird nach § 46 $^1/_{10}$ der obigen Gebühr zu a), mindestens aber 0,20 Mark als Gebühr erhoben. Für Beschwerden wird gemäss § 45 besonders liquidirt.

[18]) Da das Verfahren selbst stets auf Antrag des Schiffers eintritt, so hat er natürlich auch die entstandenen Gerichtskosten für Rechnung des Schiffseigners zu entrichten, soweit es sich nicht etwa um Kosten handelt, die innerhalb des Verfahrens durch Antrag anderer Betheiligter verursacht werden. Deshalb bedurfte es im Gesetze einer Bestimmung, wonach in dem Fall, dass der Antrag auf Einleitung des Verfahrens von dem Schiffer in Folge des Verlangens eines Ladungsbetheiligten gestellt werden musste, dieser die entstandenen Kosten zu erstatten hat. Nur wenn es sich ergiebt, dass der Schiffseigner für den Schaden, dessen Entstehung und Umfang in dem Verfahren festgestellt werden können, dem Ladungsbetheiligten haftet, müssen dem Schiffseigner auch die Kosten des Verfahrens, welche selbst als ein Theil des Schadens anzusehen sind, zur Last bleiben.

[19]) Dieser Satz ist in der Reichstagskommission erst hereingekommen man war der Meinung, dass die Verpflichtung des Schiffseigners, dem Schiffer die verauslagten Kosten zu erstatten, nicht entbehrlich sei.

[20]) Dieser Gedanke war ursprünglich wie folgt ausgedrückt: „Durch diese Bestimmung wird die Vorschrift über die Vertheilung der Kosten im Falle der grossen Havarie nicht berührt." — Der jetzige in der Reichstagskommission beschlossene Passus ist nur redaktionell verschieden. Es ist der Fall gemeint, dass der entstandene Schaden als grosse Havarie zu betrachten und deshalb einschliesslich der Kosten des Beweisverfahrens unter den Interessenten zu vertheilen ist. Vgl. darüber den 5. Abschnitt. Für diesen Fall ist auf spätere Bestimmungen in § 83 verwiesen. — Die redaktionelle Aenderung hat sich wohl in der Hauptsache empfohlen, weil Abs. 3 von § 14 in Wegfall gekommen ist.

[21]) In den Gu. war noch ein weiterer Paragraph enthalten, welcher die Aufbewahrung des Protokolls über die Beweisaufnahme bei Gericht

§ 15 [1].

(Den Schiffseigner verpflichtende Thätigkeit des Schiffers a) auf der Reise).

(Ha. Art. 496—499.)

Abs. 1. Befindet sich das Schiff weder am Heimathsorte [2], noch an einem Orte, an welchem der Schiffseigner eine Geschäftsniederlassung [3] hat, so ist der Schiffer Dritten [4] gegenüber kraft seiner Anstellung befugt, die Frachtforderungen einzuziehen [5], sowie für den Schiffseigner alle Geschäfte [6] und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausführung der Reise [7] erforderlich macht. [8] [9] [10]

Abs. 2. [11] Zur Eingehung von Wechselverbindlichkeiten [12], zur Veräusserung oder Verpfändung des Schiffes und zum Abschlusse von Frachtverträgen ist der Schiffer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht [13] des Schiffseigners berechtigt [14].

anordnete und jedem Betheiligten ausdrücklich die Berechtigung zusprach, die Verhandlungen in einem späteren Rechtsstreit zu benützen. Beide Bestimmungen wurden als eigentlich selbstverständliche Dinge weggelassen. Ausdrücklich bemerken aber die Motive noch, dass die Einschränkung in der C.P.O. in § 454 Abs. 2 betr. die Benützung der Verhandlungen eines Verfahrens zur Sicherung des Beweises für den Fall, dass die Gegenpartei nicht anwesend ist, hier aus dem schon mehrfach gesagten Grunde keine Anwendung zu finden habe; welches Maass der Beweiskraft endlich das Prozessgericht den Beweisverhandlungen in einem solchen Falle, ganz besonders auch, wenn die Verklarung überhaupt nicht vor einem Gerichte stattgefunden hat, beimessen will, ist natürlich seinem Ermessen überlassen. Auch darüber bedurfte es einer Bestimmung, wie im Seegesetzbuch, gar nicht.

[22]) Fremdes Recht. Das vorstehende Gesetz enthält so wenig, wie das deutsche Handelsgesetzbuch, Bestimmungen darüber, in welcher Form und vor wem die Verklarung im Ausland zu erfolgen habe. — Nur Eines ist sicher und das gilt wohl auch für das Binnenschifffahrtsgesetz: Sofern von Verklarungen ausschliesslich im Inlande und im gegenseitigen Verhältnisse von Inländern Gebrauch gemacht werden soll, darf ihre Aufnahme den deutschen Konsuln überlassen werden. Nach dem Reichsgesetz betr. die Bundeskonsulate vom 8. Nov. 67 ist in § 36 bestimmt: „Die Konsuln sind befugt, Verklarungen aufzunehmen"; aber auch nur befugt, sonst giebt es keine Bestimmungen. Wie ist es umgekehrt mit dem Werthe von im Ausland aufgenommenen Verklarungen bei uns? Nun da wird eben das diskretionäre Ermessen des Gerichtes ganz und gar entscheidend sein. Für das Seegesetzbuch ist z. B. entschieden, dass englische Seeproteste unseren deutschen Verklarungen nicht gleichwerthig sind.

Zu § 15.

[1]) In diesem und den folgenden Paragraphen ist die Frage beantwortet, in wieweit der Schiffer befugt sein soll, als Vertreter des Schiffseigners, diesen durch Rechtsgeschäfte, welche er aus Anlass der Reise abgeschlossen, zu verpflichten. Diese Frage war in dem bisherigen Rechte für die Binnenschifffahrt nicht geordnet. Die grosse Verschiedenheit der Verhältnisse auf See gegenüber denjenigen auf den Binnenflüssen macht es begreiflich, dass die Rechte ersterer Art in dieser Beziehung für die Binnenschifffahrt erheblich beschränkt werden konnten. Der Schiffer auf See ist ermächtigt, für den Rheder während der Reise alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantirung und Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringt. Dabei ist gar nicht die „Nothwendigkeit" des Geschäftes im einzelnen Falle nachzuweisen, es genügt, dass das Geschäft im einzelnen Falle an sich geeignet ist, einem der bezeichneten Zwecke zu dienen. Auf den Binnenflüssen ist aber der Schiffer regelmässig in der Lage, sich mit dem Schiffseigner ohne grossen Zeitverlust in Verbindung zu setzen und von ihm die erforderlichen Anweisungen und Vollmachten einzuholen. Die modernen Verkehrsmittel, man denke auch an die Fernsprecheinrichtungen, vermehren diese Möglichkeit von Tag zu Tag weiter. In welcher Weise diese Beschränkung bei der Binnenschifffahrt sich vollzieht, lässt der Text des Gesetzes erkennen; über das Einzelne weiter unten.

[2]) Näheres darüber oben § 6.

[3]) Diese Erweiterung kam erst auf Wunsch der Sachverständigen-Kommission in das Gesetz. Was Geschäftsniederlassung ist, darüber vergleiche auch § 6. Hier ist wohl kein Unterschied zu machen zwischen Haupt-Geschäftsniederlassung und Zweig-Geschäftsniederlassung. Wo eben eine Geschäftsniederlassung ist, dort kommt § 15 und § 16 zur Wirkung. Besonders am Rhein kommt es vielfach vor, dass die grossen Rhedereien an den verschiedenen Plätzen einen besonderen Vertreter haben, da wird in der Regel auch eine Geschäftsniederlassung sein. Jedenfalls hat derjenige, der sich darauf beruft, die Pflicht, das Vorhandensein einer Geschäftsniederlassung darzuthun. Die Eintragung einer solchen Zweigniederlassung in das Handelsregister ist wohl ein Beweis für das Vorhandensein, aber die Nichteintragung allein reicht wohl noch nicht aus, das Gegentheil anzunehmen, dass eine Geschäftsniederlassung im Sinne dieses Paragraphen nicht trotzdem vorhanden sei. Das Gesetz hat ja auch die Bezeichnung des Ha. (Handelsniederlassung) absichtlich hier nicht gewählt.

[4]) Also Anderen als dem Schiffseigner gegenüber, darüber Näheres in §§ 17 und folgenden.

[5]) In der Sachverständigen-Kommission war man gegen dieses Recht. Besonders in Bezug auf den Rhein war man der Meinung, dass dort die Gewalt der Schiffer an sich eine sehr geminderte sei und hinter der hier gewährten Machtbefugniss entschieden zurückstehe. Die Motive des Gesetzes erachten aber dieses Recht für ein geradezu nothwendiges. Der Empfänger der Ladung könne ja doch die Auslieferung der Güter nur gegen

Zahlung der Fracht verlangen, also müsse er auch in der Lage sein, dem Schiffer, der die Auslieferung zu bewirken habe, die Zahlung mit Rechtswirksamkeit zu leisten. Ausserdem komme in Betracht, dass der Schiffer in dem Falle, wenn er selbst Schiffseigner und demzufolge auch Frachtführer im Sinne des Handelsgesetzbuches sei, kraft eignen Rechtes die Fracht vom Empfänger zu beanspruchen habe. Der Letztere ist daher, wenn die Befugniss des Schiffers zur Einziehung der Frachtforderung nicht allgemein anerkannt würde, genöthigt, in jedem Falle eine Untersuchung darüber anzustellen, ob der Schiffer ein Angestellter des Schiffseigners oder selbst der Schiffseigner sei. Die gesetzliche Ermächtigung des Schiffseigners zur Einziehung der Frachtforderung sei daher im Interesse der Betheiligten nicht zu entbehren. Sie gefährde auch den Schiffseigner nicht, der ja schon durch einen Vermerk auf dem Frachtbriefe oder Ladescheine mit Rechtswirksamkeit gegen den Empfänger die Befugniss des Schiffers einschränken oder auch bestimmen könne, dass die Fracht nicht an den Schiffer, sondern an eine andere Person zu zahlen sei. In der Sachverständigen-Kommission wurde auch darauf hingewiesen, dass sich ja auch der Schiffer für die Fracht an die Ladung halten könne; auch dem entspreche die Möglichkeit, die Fracht entgegen zu nehmen bei Auslieferung der Ladung. Eine andere Frage ist, ob der Schiffer auch sonst zur Empfangnahme von Geldern ermächtigt ist. Diese Frage ist von dem Gesichtspunkte aus zu beantworten, in wieweit das mit der Ausführung der Reise zusammenhängt. Nach dem Seerechte allerdings.

[6]) d. h. alle Geschäfte, die sich auf die Uebernahme der Güter und deren Ablieferung beziehen: Antrag auf Pfandverkauf, „nothwendige" Ergänzung oder Verminderung der Schiffsmannschaft etc.

[7]) In der ursprünglichen Fassung war hier die Rede von „Transporten"; in der Sachverständigen-Kommission wurde empfohlen, dafür „Reise" zu setzen wie im Ha. Art. 496.

[8]) Diese Fassung ist mit Recht eine sehr allgemeine. Die Motive sprechen sich darüber, wie folgt, aus: „Im eigenen Interesse des Schiffseigners ist es unerlässlich, in gewissen Grenzen dem Schiffer während der Reise auch die Ermächtigung zur Vornahme von Rechtsgeschäften einzuräumen, durch welche der Schiffseigner unmittelbar verpflichtet wird. Wenn er beispielsweise zur Abwendung einer drohenden Gefahr der sofortigen Beschaffung von Sachen oder Leistungen bedarf, — in den Gu. war für diesen Fall eine besondere Nummer vorgesehen: „3, alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche zur Abwendung einer drohenden Gefahr von Schiff oder Ladung erforderlich werden, eine Bestimmung, die also jetzt in dem obigen Satze mitenthalten ist, — so wird der Schiffer eine solche Beschaffung meist nur bewirken können, wenn derjenige, mit welchem er abschliesst, die Sicherheit hat, dass ihm der Schiffseigner für seine Ansprüche mindestens mit Schiff und Fracht (§ 4 No. 1) haftbar ist. Um eine Gefährdung des Schiffseigners zu verhüten, genügt es, wenn die Vertretungsmacht des Schiffers in allen Fällen an die Voraussetzung geknüpft wird, dass das abgeschlossene Geschäft zur Ausführung der Reise erforderlich war (§ 15). In der Sachverständigen-Kommission wurde vom

Regierungstisch erklärt, dass dieser Paragraph im Wesentlichen den Vorschriften des Seerechtes entspreche, also ist gemeint die Vornahme aller Geschäfte und Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise mit sich bringt, also was zur Ausrüstung, Verproviantierung, Fortsetzung der Reise gehört. Fraglich sei freilich, wurde dort gesagt, ob der Schiffer auch befugt sei, eine umfassende Ausbesserung des Schiffes vornehmen zu lassen. Auf der See vielleicht, zweifellos aber nicht auf Binnenflüssen. Hier wird ihm allenfalls nur die Befugniss zustehen, eine Ausbesserung vornehmen zu lassen, welche zur Fortsetzung der Reise unerlässlich ist. — Hierher gehören jedenfalls die Kosten der Hilfsmannschaft und von Schleppdampfern, die Bezahlung von Schleusengeldern bei Benützung eines Kanals, also z. B. im Osten bei der Durchfahrung der Finowkanales, das Recht, sich Kohlen zu kaufen, wenn der mitgenommene Vorrath ausgeht etc. Natürlich hat derjenige, der mit einem Schifffahrtsinteressenten einen Vertrag schliesst, sich über die Sachlage, darüber ob das Geschäft einen Zusammenhang mit der Reise hat, zu verlässigen; denn er muss im Bestreitungsfall diesen kausalen Zusammenhang (nicht, wie Pfafferoth, das Binnenschifffahrtsgesetz, Carl Heymann's Verlag 1895 sagt, die Nothwendigkeit) beweisen. Die Frage, ob ein entschuldbarer Irrthum gegebenen Falles vorliegt, ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beantworten. Vergleiche auch § 102, Ziffer 3 und 5, Rechte des Gläubigers als Schiffsgläubiger.

[9]) Im Ha. Art. 496 heisst es „mit sich bringen“. Dazu wird in einem Kommentar bemerkt: dass dieser Ausdruck nicht gleichbedeutend ist mit „nothwendigmachen“. Nicht berechtigt ist er auch zum Nehmen einer Versicherung oder gar zur Anschaffung von Waaren und Veräusserung derselben an einem anderen Platze, überhaupt von Sachen, welche mit der Ausführung der Reise nicht einmal einen kausalen Zusammenhang haben.

[10]) Was hier ausgesprochen ist, gilt natürlich nicht als zwingendes Recht, der Schiffseigner kann ausdrücklich seinen Capitain von diesen Rechten ausschliessen. Die Wirkung einer solchen gänzlichen oder theilweisen Ausschliessung regelt § 16 und § 17.

[11]) Dieser Absatz hat in der Hauptsache wohl nur eine negative Bedeutung: Er hebt nur eine Reihe von Geschäften hervor, die allenfalls auf der See in den natürlichen Kreis der Berechtigungen des Schiffers gehören, auf den Binnenflüssen aber durch Ausstellung einer diesbezüglichen Vollmacht bedingt sind. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass auch eine Reihe anderer Thätigkeiten in das Ermessen des Schiffers gestellt sind, wenn auch das nicht gerade sehr wahrscheinlich ist, da wir schon oben gehört haben (vergleiche Ziffer 7), dass z. B. auf dem Rheine die Vollmachten des Schiffers sich überhaupt lediglich darauf beziehen, dass er bei Unfällen sich Raths weiss und die diesbezüglichen Handlungen und Rechtsgeschäfte selbst vornehme. Soweit übrigens Wechselverbindlichkeiten in Betracht kommen, schreibt Art. 498 Ha. das Gleiche vor. Anders bei Frachtverträgen, die der Seeschiffer ungehindert kraft Anstellung abschliessen kann, anders auch bei Einziehung von Frachtgeldern, vergleiche Ziffer 5 dieses Paragraphen. Wieder anders bei dem Zeichnen von Ladescheinen

§ 16.

(b) zu Hause.)

(Ha. Art. 495.)

Abs. 1. [1]) Rechtsgeschäfte, welche der Schiffer eingeht, während das Schiff sich an einem der im § 15 Absatz 1 bezeichneten Orte befindet, sind für den Schiffseigner nur dann verbindlich[2]), wenn der Schiffer auf Grund einer Vollmacht[3]) gehandelt hat oder wenn ein anderer besonderer Verpflichtungsgrund[4]) vorhanden ist.

Abs. 2. [5]) Zur Ausstellung von Ladescheinen ist der Schiffer ohne Unterschied des Ortes befugt[6]).

(vergleiche § 16 Absatz 2), die ja keineswegs mit der Eingehung von Frachtverträgen identisch sind. Die Abschliessung von Frachtverträgen gehört eben zu den wichtigsten Entschliessungen im laufenden Geschäftsbetriebe des Unternehmers, und diese sollten dem Binnenschiffseigner, dem auf längere Zeit die Verfügung über sein Fahrzeug entzogen ist, nicht genommen werden. Wer einen Frachtvertrag schliesst, der soll sich eben auch erst erkundigen, mit wem er ihn schliesst, mit dem Schiffseigner oder seinem Schiffer. Der ganze Artikel aber hat den Zweck, dass im Allgemeinen Jeder, der einen Vertrag mit einem Schifffahrtsinteressenten abschliesst, sich verlässigt, für welchen Fall er den Schiffseigner als haftbar vermuthen darf, und wo nicht, wo er also eine besondere Vollmacht verlangen müsse.

[12]) Die Fassung ist eine sehr allgemeine: Eingehung von Wechselverbindlichkeiten. Das thut nicht blos der Wechselaussteller, sondern auch jeder Erwerber eines Wechsels, der Indossant, der Acceptant, der Aval etc. In allen diesen Fällen muss der Schiffer, wenn er nicht allein mit seinem Vermögen haftbar sein will, den Schiffseigner erst fragen.

[13]) Vergleiche § 4 Ziffer 1. Ueber die Art der Vollmacht ist nichts Besonderes vorgeschrieben.

[14]) Ueber Ausnahmen für den Lokalverkehr vgl. § 139.

Zu § 16.

[1]) Wie in § 15 dargethan, besteht das Bedürfniss einer erweiterten Stellvertretung für den Schiffer nur auf der Reise. Geschäfte im Heimathsorte oder am Orte einer Niederlassung lassen eine Verbindlichkeit für den Schiffseigner nur dann erwachsen, wenn der Schiffseigner den Schiffer dazu bevollmächtigt hat oder wenn ein anderer, besonderer Verpflichtungsgrund (Nachweis nützlicher Verwendung etc.) vorliegt. Hinsichtlich der Schiffsmannschaft brauchte nichts Besonderes bestimmt zu sein; dass die nothwendige Ergänzung derselben auf der Reise mit der Wirkung für den Schiffseigner möglich ist, ist schon zu § 15 ausgeführt. Eine weitergehende Bestimmung war in den Gu. enthalten, ebenso aber auch die Entlassung un-

§ 17.

(Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers durch den Schiffseigner. a) Gegenüber Dritten.)

(Ha. Art. 500.)

[1]) Der Schiffseigner, welcher die gesetzlichen[2]) Befugnisse des Schiffers beschränkt hat, kann einem Dritten die Nichteinhaltung dieser Beschränkungen nur dann entgegensetzen, wenn er beweist, dass sie dem Dritten bekannt waren.

§ 18.

(b) Gegenüber dem Schiffseigner selbst.)

(Ha. Art. 500, 503 Abs. 1.)

[3]) Dem Schiffseigner gegenüber sind für den Umfang der Befugnisse des Schiffers die Bestimmungen der §§ 15 und 16 ebenfalls massgebend, soweit nicht der Schiffseigner diese Befugnisse beschränkt hat[4]).

brauchbarer oder überflüssiger Mannschaft während der Reise, wurde aber auf Wunsch der Sachverständigen beseitigt; ebenso das Recht zur Führung von Rechtsstreitigkeiten. Es komme das in der Binnenschifffahrt thatsächlich nicht vor.

[2]) Vergleiche § 19 über das „Wie" der Verbindlichkeit.

[3]) Vergleiche § 15 Ziffer 12.

[4]) Vergleiche § 102 Ziffer 5.

[5]) Ursprünglich war die Zeichnung von Ladescheinen mit der hier vorgesehenen Wirkung nur von einer Vollmacht bedingt. Die Motive meinen aber, dass ja dieses Zeichnungsrecht schon daraus entnommen werden könnte, dass dabei gar nicht die Eingehung eines selbstständigen Rechtsgeschäftes, sondern nur eine auf die Uebernahme der Ladung bezügliche Rechtshandlung in Frage steht, vergleiche § 15 Absatz 1: „Rechtshandlungen, welche die Ausführung der Reise erforderlich machen." Wenn die Ladescheine aber doch besonders hier genannt sind, und sowohl auf der Reise wie zu Hause, so geschah dieses eben, weil der Gesetzgeber selbst in den verschiedenen Stadien dieses Gesetzes verschieden darüber urtheilte und damit jetzt Zweifel ausgeschlossen sind. Das Seerecht verlangt sogar die Unterschrift des Konnossements durch den Schiffer, was allerdings in § 71 nicht aufgenommen ist. Schon heute geschieht vielfach in der Binnenschifffahrt die Zeichnung des Ladescheines durch den Schiffer, da er in der Regel die Güter, für welche der Ladeschein ausgestellt ist, zu übernehmen hat. Wenn nach § 15 Absatz 2 Frachtverträge vom Schiffer nicht geschlossen werden können, so ist zu bemerken, dass die Zeichnung des Ladescheins kein Frachtvertrag, sondern nur die Ausstellung eines Versprechens über die Art und Weise der Aus-

§ 19.[1])

(Inhalt der Verpflichtung des Schiffseigners durch den Schiffer.
a) Dem Dritten gegenüber.)
(Ha. Art. 502.)

Abs. 1. Durch ein Rechtsgeschäft, welches der Schiffer in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes, sei es mit, sei es ohne Bezeichnung des Schiffseigners innerhalb seiner gesetzlichen Befugnisse[2]) geschlossen hat, wird der Schiffseigner dem Dritten gegenüber berechtigt und die Haftung des Schiffseigners mit Schiff und Fracht (§ 4 No. 1) begründet.

lieferung der Güter am Bestimmungsorte enthält. Der Ladeschein kann allerdings einen Theil des Frachtvertrags bilden. So ist es — namentlich auch am Rhein — vielfach Uebung, beim Abschluss des Frachtvertrags Bezug zu nehmen auf den Ladeschein, welcher in der Regel eine Reihe von sich auf die Ausführung des Transports beziehenden Bedingungen enthält. Die Zeichnung des Ladescheins allein begründet aber gleichwohl keine selbstständige Verpflichtung des Schiffseigners zur Ausführung des Transportes.

[6]) Für den Lokalverkehr vgl. § 139.

Zu § 17 u. 18.

[1]) Deshalb, weil das Gesetz selbst bestimmt, in welchen Fällen der Schiffer den Schiffseigner verantwortlich macht, wann nicht, folgt noch nicht, dass er eine Nichteinhaltung dieser Beschränkungen einem Dritten gegenüber schlechthin geltend machen kann. Dazu gehört, dass der Schiffseigner beweist, dass diese Beschränkung dem Dritten bekannt war. Ganz ähnlich im Seerecht; d. h. also die gesetzlichen Befugnisse des Schiffers können vom Schiffseigner mit Wirkung gegen Dritte eingeschränkt werden. Schliesst dann der Schiffer in Ueberschreitung dieser Instruktion doch ein Geschäft mit einem Dritten, so ist der Schiffseigner nicht verantwortlich, vorausgesetzt, dass nicht der Letztere entweder das Wissen dieser Einschränkung seitens des Dritten im Momente der Vertragsschliessung oder dass er wenigstens grobe Fahrlässigkeit des Dritten bei Ignorirung der Einschränkung beweisen kann. Es wäre vielleicht unter den gegebenen Verhältnissen so leicht nicht, sich darüber zu vergewissern, wie weit der Capitain des Schiffes befugt sei oder nicht.

[2]) Ausser den gesetzlichen Befugnissen giebt es auch nautische Befugnisse und Obliegenheiten des Schiffers; vergleiche darüber oben § 4, vorletzten Absatz, und die Anmerkung dazu. Daran kann natürlich der Schiffseigner Nichts beschränken. Wenigstens ist das der Fall zur See, und es ist kein Grund, warum es auf den Binnengewässern anders sein sollte.

[3]) Dieser Paragraph will sagen, dass der Schiffer im Gegensatz zum Dritten dem Schiffseigner gegenüber unter allen Umständen verpflichtet ist, dessen beschränkende Anweisungen zu befolgen.

[4]) Vgl. für den Lokalverkehr § 139.

(b) Dem Schiffer gegenüber.)

Abs. 2. Der Schiffer selbst wird dem Dritten durch das Rechtsgeschäft nicht verpflichtet, es sei denn, dass er dessen Erfüllung gewährleistet oder seine Befugnisse überschritten hat[3]).

§ 20.[1])

(Dienstverhältniss des Schiffers.)

(Ha. Art. 515—521.)

Abs. 1. Der Schiffer untersteht, soweit nicht in diesem Gesetze ein Anderes bestimmt ist, den Vorschriften, welche für die im § 133a der Gewerbeordnung bezeichneten Personen gelten[2]).

Abs. 2. Das Dienstverhältniss des Schiffers kann, wenn nichts Anderes verabredet ist, von jedem Theile mit Ablauf jedes Monats[3])[4]) nach einer sechs Wochen vorher erklärten Kündigung aufgehoben werden.

Abs. 3. Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen dem Schiffseigner und dem Schiffer das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, bewendet es bei den Bestimmungen der §§ 133b bis 133d der Gewerbeordnung[5]).

Zu § 19.

[1]) Es ist hier dasselbe Verhältniss, wie im Seerecht. Die Bestimmung in Absatz 2 schliesst übrigens nicht aus, dass der Schiffer auf Grund des § 7 haftbar wird, also wenn er die ihm dort aufgegebenen Dienstpflichten ausser Acht lässt. Seltsamer Weise ist der betreffende Zusatz aus dem Art. 502 des Ha. hier weggelassen. Es ist aber gar kein Grund gegeben, warum das nicht auch hier der Fall sein sollte, um so mehr, als ja der Schiffseigner die gesetzliche Befugniss des Schiffers selbst Dritten gegenüber beschränken kann. Das ganze Verhältniss ist ähnlich wie bei dem Prokuristen, der Namens der Firma Verträge mit Dritten schliesst und auch nicht persönlich an sich dadurch verpflichtet wird.

[2]) Vergleiche §§ 15 und 16.

[3]) Vgl. für den Ortsverkehr auch § 139.

Zu § 20.

[1]) Dieser Paragraph entspricht im Wesentlichen dem ersten Entwurfe, nur in der Reichstags-Kommission erhielt er eine mehr redaktionelle Aenderung durch Einschiebung eines neuen Absatz 1, welcher seinem Inhalte, nicht dem Wortlaute nach schon in der früheren Fassung enthalten war. Aus dem Paragraphen, wie aus der Natur der Sache, ergiebt sich, dass der Schiffer in eine besondere Kategorie von Bediensteten gehört, für welche erst in der letzten Novelle der Gewerbeordnung Platz geschaffen

Abs. 4. [6])Hat der Schiffer eine Reise angetreten, so ist er verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, dass ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorhanden ist[7]).

Abs. 5. [8])Wird das Dienstverhältniss vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist[9]). Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

Abs. 6. [10])Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmässigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

wurde. Es handelt sich dabei um eine ähnliche Stellung, wie sie die Handlungsdiener nach dem Ha. haben. Der massgebende Gesichtspunkt ist der, dass hier, wie bei den in § 133a genannten Personen, theils handelsgewerbliche, theils technische Thätigkeit in einer Person zusammenfällt, wobei jedoch die letztere derart überwiegt, dass sie für die Stellung des Schiffers im Ganzen massgebend wird. Auch die wirthschaftliche Lage und sociale Stellung verweist ihn in diese Kategorie der Betriebsbeamten, Werkmeister etc. In der Sachverständigen-Kommission wurde freilich bemerkt, dass diese rechtliche Stellung über die bisherige Gepflogenheit z. B. auf der Elbe hinausgehe, dort sei der Schiffer nur gewöhnlicher Gewerbsgehülfe.

Dadurch, dass in § 20 gesagt ist, dass die Schiffer nach Abschnitt IIIa der Gewerbeordnung zu behandeln sind, braucht also im einzelnen Falle nicht weiter untersucht zu werden, ob dieselben im Sinne des § 133a auch wirklich mit festen Bezügen beschäftigt, nicht lediglich vorübergehend mit der Leitung oder Beaufsichtigung etc. betraut sind. Ein Schiffer gehört nach § 20 als solcher unter die Gewerbeordnung § 133a—133d.

[2]) Die Wirkung dieser Bestimmung ist, dass auch die Bestimmungen anderer Reichsgesetze, welche auf diese Betriebsbeamten Einfluss haben, auf die Schiffer zurückwirken, ob auch das Reichsgesetz über Gewerbegerichte, deren Zuständigkeit aber nur soweit reicht, als der Jahresgehalt etc. des Schiffers 2000 Mk. nicht übersteigt, ist im Gesetze nicht unbedingt ausgesprochen. Vgl. § 138. In den seltenen Fällen, in welchen der Schiffseigner nicht Gewerbetreibender ist, man denke also, vergleiche zu § 1, an Lustyachten, an militärische Beobachtungsschiffe und Anderes, hat natürlich der Absatz 1 keine Wirkung; der betreffende Schiffer wird durch diesen Absatz nicht

gewerbliche Hilfsperson, immerhin kommen auch auf See die §§ 133b—d in Anwendung.

[3]) In der Gewerbeordnung: eines Kalendervierteljahres. Da bei der Binnenschiffahrt aber der Winter in Betracht kommt, so hat man sich mit solchen kürzeren Kündigungsfristen behelfen müssen. Vergleiche jedoch auch Absatz 4.

[4]) „Monat“ ist hier offensichtlich nicht der „Kalendermonat“, sondern derselbe beginnt vom Tage des Eintritts bis zum entsprechenden Tage im nächsten Monat. Ist dieser Tag ein Sonntag, bis zum darauffolgenden Werktage, giebt es in dem entsprechenden Monate diesen Tag nicht, also z. B. ein Monat nach dem 31. Januar, so fällt auf den letzten Tag des entsprechenden Monats der Ablauf der Frist.

[5]) Diese Bestimmungen sind folgende:

§ 133a: Das Dienstverhältniss der von Gewerbeunternehmern gegen feste Bezüge beschäftigten Personen, welche nicht lediglich vorübergehend mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder einer Abtheilung desselben beauftragt (Betriebsbeamte, Werkmeister und ähnliche Angestellte) oder mit höheren technischen Dienstleistungen betraut sind (Maschinentechniker, Bautechniker, Chemiker, Zeichner und dergleichen), kann, wenn nicht etwas Anderes verabredet ist, von jedem Theile mit Ablauf jedes Kalendervierteljahres nach sechs Wochen vorher erklärter Aufkündigung aufgehoben werden.

§ 133b: Jeder der beiden Theile kann vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist die Aufhebung eines Dienstverhältnisses verlangen, wenn ein wichtiger, nach den Umständen des Falles die Aufhebung rechtfertigender Grund vorliegt.

Anmerkung: Bei der Würdigung der Wichtigkeit des rechtfertigenden Gründes, ist der Bildungsstand und die sociale Stellung des betreffenden Betriebsbeamten in Erwägung zu ziehen, insbesondere ob er innerhalb angemessener Zeit eine neue Stelle bezw. der Betriebsunternehmer eine passende Persönlichkeit finde.

§ 133c: Gegenüber den im § 133a bezeichneten Personen kann die Aufhebung des Dienstverhältnisses insbesondere verlangt werden:

1. wenn sie beim Abschluss des Dienstvertrages den Arbeitgeber durch Vorbringung falscher oder verfälschter Zeugnisse hintergangen oder ihn über das Bestehen eines anderen, sie gleichzeitig verpflichtenden Dienstverhältnisses in einen Irrthum versetzt haben;

2. wenn sie im Dienste untreu sind oder das Vertrauen missbrauchen;

Anmerkung: „Treue“ ist eine sittliche Pflicht; ihr Inhalt besteht darin, dass der Bedienstete auch über das durch den Dienstvertrag und die Dienstanweisung Gebotene hinaus auf die Wahrung der gewerblichen Interessen des Unternehmers bedacht sein soll. Der bewussten Verletzung dieser Pflicht tritt die Rechtsfolge der Vertragsauflösung gegenüber. Es braucht also keineswegs eine Untreue im Sinne des Strafgesetzbuches zu sein (§ 266 desselben). Letzterer denkt nur an das absichtliche Handeln zum Nachtheil eines Anderen von Seiten gewisser, öffentlich angestellter Per-

sonen, wie Vormünder etc., Feldmesser, Abwäger, Messer, Schauer, Stauer, wie sie an den Hafenplätzen aufgestellt sind, und hier ist an Vermögensbenachtheiligungen gedacht.

„Vertrauensmissbrauch": Wenn über technische Einrichtungen und Arbeitsprozesse oder über kaufmännische Geschäftsvortheile, die nach der Natur der Sache oder nach besonderer Anweisung geheimzuhalten waren, Dritten gegenüber Mittheilungen zum Nachtheil des Unternehmers gemacht worden sind.

3. wenn sie ihren Dienst unbefugt verlassen oder den nach dem Dienstvertrage ihnen obliegenden Verpflichtungen nachzukommen beharrlich verweigern;

4. wenn sie durch anhaltende Krankheit oder durch eine längere Freiheitsstrafe oder Abwesenheit an der Verrichtung ihrer Dienste verhindert werden;

Anmerkung: „Abwesenheit": Die Ableistung der gesetzlichen Militärpflicht gehört hierher nicht, aber die Dienstleistung auf Einrufung als Reservist, zur Landwehr, als Reserveoffizier.

5. wenn sie sich Thätlichkeiten oder Ehrverletzungen gegen den Arbeitgeber oder seinen Vertreter zu Schulden kommen lassen;

Anmerkung: Hier fehlen die Worte gegen die Familie, wie bei den Handlungsdienern in Ha. Allein im Sinne von § 133b ist dieser Fall recht wohl auch hier möglich, besonders auf Schiffen, wo die Familie des Schiffers ja auf dem Schiffe ist und fortgesetzt mit den Matrosen in Berührung kommt.

6. wenn sie sich einem unsittlichen Lebenswandel ergeben.

Anmerkung: „Unsittlicher Lebenswandel": Dabei ist sowohl an geschlechtliche Ausschreitungen, wie an Betrunkenheit gedacht.

In dem Falle zu § 4 bleibt der Anspruch auf die vertragsmässigen Leistungen des Arbeitsgebers für die Dauer von sechs Wochen in Kraft, wenn die Verrichtung der Dienste durch unverschuldetes Unglück verhindert worden ist. Jedoch mindern sich die Ansprüche in diesem Falle um denjenigen Betrag, welcher dem Berechtigten aus einer auf Grund gesetzlicher Verpflichtung bestehenden Krankenversicherung oder Unfallversicherung zukommt.

§ 133d. Die in § 133a bezeichneten Personen können die Auflösung des Dienstverhältnisses insbesondere verlangen:

1. wenn der Arbeitgeber oder seine Vertreter sich Thätlichkeiten oder Ehrverletzungen gegen sie zu Schulden kommen lassen;

2. wenn der Arbeitgeber die vertragsmässigen Leistungen nicht gewährt;

3. wenn bei Fortsetzung des Dienstverhältnisses ihr Leben oder ihre Gesundheit einer erweislichen Gefahr ausgesetzt sein würde, welche bei Eingehung des Dienstverhältnisses nicht zu erkennen war.

Darnach kann jeder Theil, der Schiffseigner und der Schiffer, die sofortige Aufhebung des Dienstverhältnisses erklären, wenn ein wichtiger, nach den Umständen des Falles die Aufhebung rechtfertigender Grund vorliegt. Die Frage, ob ein solcher Grund bestanden hat, ob also die Entlassung oder der Austritt gerechtfertigt war, unterliegt gegebenen Falls richterlicher Entscheidung. Zur Beurtheilung sind in §§ 133c und d eine

Reihe von Gründen beispielsweise (es kann insbesondere verlangt werden) aufgeführt, welche also auch hier massgebend sind.

§ 124b. Hat ein Geselle oder Gehülfe rechtswidrig die Arbeit verlassen, so kann der Arbeitgeber als Entschädigung für den Tag des Vertragsbruches und jeden folgenden Tag der vertragsmässigen oder gesetzlichen Arbeitszeit, höchstens aber für eine Woche, den Betrag des ortsüblichen Tagelohnes (§ 8 des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883, R.G.B. S. 73) fordern. Diese Forderung ist an den Nachweis eines Schadens nicht gebunden. Durch ihre Geltendmachung wird der Anspruch auf Erfüllung des Vertrages und auf weiteren Schadenersatz ausgeschlossen. Dasselbe Recht steht dem Gesellen oder Gehilfen gegen den Arbeitgeber zu, wenn er von diesem vor rechtmässiger Beendigung des Arbeitsverhältnisses entlassen worden ist.

§ 125. Ein Arbeitgeber, welcher einen Gesellen oder Gehülfen verleitet, vor rechtmässiger Beendigung des Arbeitsverhältnisses die Arbeit zu verlassen, ist dem früheren Arbeitgeber für den entstandenen Schaden oder den nach § 124b an die Stelle des Schadenersatzes tretenden Betrag als Selbstschuldner mitverhaftet. In gleicher Weise haftet ein Arbeitgeber, welcher einen Gesellen oder Gehilfen annimmt, von dem er weiss, dass er einem anderen Arbeitgeber zur Arbeit noch verpflichtet ist.

In dem im vorstehenden Absatz bezeichneten Umfang ist auch derjenige Arbeitgeber mitverhaftet, welcher einen Gesellen oder Gehilfen, von dem er weiss, dass derselbe einem andern Arbeitgeber zur Arbeit noch verpflichtet ist, während der Dauer dieser Verpflichtung in der Beschäftigung behält, sofern nicht seit der unrechtmässigen Lösung des Arbeitsverhältnisses bereits vierzehn Tage verflossen sind.

[6]) Dieser Absatz will für den Fall, dass das Dienstverhältniss in Folge Kündigung (Absatz 1) oder in Folge Ablauf der von Anfang an fest begrenzten Vertragszeit sein Ende erreicht, dann eine Ausnahme statuiren, wenn der Schiffer auf der Reise ist. Hier soll der Schiffer unter allen Umständen verpflichtet sein, bis zur Beendigung der Reise und bis zu der sich daran schliessenden Löschung des Schiffes im Dienste zu bleiben. Die Gefährdung von Schiff und Ladung, die eintreten würde, wenn während der Reise das Schiff ohne Führer bliebe, macht eine solche Einschränkung nöthig. Eine Ausnahme ist aber dahin gemacht, dass ein den sofortigen Austritt rechtfertigender Grund vorliegt. Diese Frage hat wieder das Gericht zu entscheiden, welches allerdings auch den Umstand mit in Würdigung ziehen muss, dass eben das Schiff auf der Reise ist. Die Motive geben auch noch andere Gründe an, welche ein Ausscheiden des Schiffers während der Reise aus dem Dienste rechtfertigen, ohne dass seitens des Schiffers in schuldhafter Weise zur Beendigung des Dienstverhältnisses Anlass gegeben ist; so, wenn der Schiffseigner während der Reise den Schiffer entlässt, weil er in Folge anhaltender Krankheit zur Fortsetzung des Dienstes unfähig wird (Gewerbeordnung § 133c No. 4), oder dass die durch Kündigung oder Ablauf der vertragsmässigen Zeit herbeigeführte Endigung des Dienstverhältnisses in den Lauf einer Reise fällt und der Schiffseigner von der nach Absatz 3 dem Schiffer obliegenden Verpflichtung

keinen Gebrauch macht; nur der Schiffer ist ja darnach verpflichtet, nicht der Schiffseigner.

[7]) Ein solcher Grund ist z. B. die Verkehrseinstellung wegen Frost im Winter, wegen Niederwasser, wegen Hochwasser, wegen Krieg etc. Hier fällt das treibende Motiv, dass der Schiffer nicht während der Reise beliebig austreten kann, ja weg.

[8]) Es wäre aber natürlich unbillig, wenn in Fällen, wie die letztgenannten, der Schiffer einfach ans Land gesetzt und ihm überlassen würde, auf eigene Kosten nach dem Abgangsort zurückzureisen. Man denke auf dem Rheine besonders an Reisen nach Holland.

[9]) Hier tritt die Frage auf, ob der Schiffer diesen Anspruch unter allen Umständen hat, also ohne Rücksicht darauf, dass er vielleicht gar nicht nach Hause zurückkehrt, oder nur, wenn er nach Hause zurückkehrt. Das Seegesetzbuch Ha. Art. 517 Absatz 2 giebt hier — und unsere Motive sprechen ja von einer Anlehnung an das Seerecht — dem Schiffer die Wahl auf Rückbeförderung nach dem Hafen, wo er geheuert wurde oder auf eine entsprechende Vergütung, denkt also an hier gemeinte Fälle. Man wird sich wohl dafür entscheiden müssen, dass der Anspruch ohne Rücksicht auf die wirkliche Heimreise besteht. Der Gesetzgeber ging ja davon aus, dass es bei der Binnenschifffahrt erklärlich ist, dass der Schiffer am Bestimmungsorte keine neue Stellung so leicht findet. Auch kann ja der Schiffer zur Zeit, wo er diesen Anspruch geltend macht, gar nicht beweisen, dass er wirklich fortgeht; auch würde eine Rückbeförderung wohl in den wenigsten Fällen praktische Bedeutung haben. Dass auch das Zehrgeld während der Reise zu den Reisekosten gehört, ist selbstverständlich. Das Ganze wird als eine Abfindung zu betrachten sein, und schon von diesem Gesichtspunkte aus ist es nicht nothwendig, das thatsächlich erfolgte Zurückreisen als rechtliche Voraussetzung des Anspruches zu betrachten. Es müsste das auch andernfalls im Gesetze in einem etwaigen Hinweise besonders markirt werden.

[10]) Dieses Recht ist nothwendig als eine Art Ausgleich gegenüber der immerhin auch für den Binnenschiffer weitreichenden rechtlichen Machtbefugniss auf der Reise. Der Schiffseigner kann vielleicht gewichtiges Interesse haben, auch zu Gunsten der Ladungsbetheiligten, einen Schiffer rasch zu entfernen, damit er nicht durch Ueberschreitung dieser Machtbefugnisse grösseres Unheil anrichte. Eigentlich ist ja das selbstverständlich bei jedem Arbeitsvertrage; immerhin glaubte der Gesetzgeber zur Vermeidung von Missverständnissen das ausdrücklich im Gesetz angeben zu sollen.

Dritter Abschnitt.

Schiffsmannschaft[1]).

§ 21.

(Begriff der Schiffsmannschaft.)

(Seemannsordnung § 3, Ha. Art. 528—554.)

Abs. 1. Zur Schiffsmannschaft gehören[2]) mit Ausnahme des Schiffers die zum Schifffahrtsdienste[3]) auf dem Schiffe angestellten Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere[4]) die Steuerleute, Bootsleute, Matrosen, Schiffsknechte, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer[5]).

Abs. 2. Die Schiffsmannschaft untersteht der Gewerbeordnung[6]).

[1]) In dem bisherigen Rechte fehlte es für die Binnenflüsse an näheren Bestimmungen über die Schiffsmannschaft; nur hatte sich die Rechtsprechung des Reichsgerichtes dahin ausgesprochen, dass auf Grund der deutschen Gewerbeordnung die Schiffsleute unter die letztere fallen, nicht mehr wie vor derselben nach dem preussischen Gesetze und zum Theil nach dem Ha. als Gesinde unter die einzelnen Landgesindeordnungen. Auch das jetzige Gesetz behält den Standpunkt der Rechtsprechung bei, fügt aber eine Reihe anderer, den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasster Bestimmungen hinzu. Dabei folgt dieser Abschnitt seinem Inhalte nach mehrfach den Bestimmungen der deutschen Seemannsordnung, wenn auch gar manche Bestimmungen der letzteren auf Binnenflüssen entbehrlich werden, weil man sich hier leichter einen Ersatz ungeeigneter Personen beschaffen kann Ueber die Führung von Dienst- oder Schifffahrtsbüchern durch die Schiffsleute enthält das Gesetz nichts; das ist Sache der Gewerbeordnung, wie auch der Inhalt der Schifffahrtsverträge hier nicht besonders erwähnt ist, obwohl derselbe natürlich durch das neue Binnenschifffahrts-Gesetz nicht weiter berührt wird.

[2]) Im Seerecht rechnet man Maschinisten und Heizer nicht zur Mannschaft, wenn sie auch vielfach so wie diese rechtlich behandelt werden; deshalb wurden hier dieselben gleich mit in den Kreis der Schiffsmannschaft gezogen. Etwas Anderes ist die Schiffsbesatzung, vergleiche oben § 3 Absatz 2. Andere Leute auf dem Schiffe, wie Aufwärter, (Weiteres gleichfalls oben an der eben zitierten Stelle!) fallen unter die Bestimmungen dieses Abschnittes nicht. Es bestand auch gar kein Bedürfniss dafür.

[3]) Im Gegensatz zu § 3 Absatz 2 auf dem Schiffe angestellt. — Hier nur „zum Schifffahrtsdienste“ insbesondere angestellte Personen.

[4]) Diese Aufzählung soll keine erschöpfende sein.

[5]) Die Höhe der Entlohnung der Einzelnen spielt dabei keine Rolle. Es wurde bei der Sachverständigen-Kommission unter Anderem konstatirt, dass gar mancher Fach-Maschinist und Kapitän desselben Schiffes gleich

hohen Gehalt haben, ja auf grossen Rheinbooten habe der Erstere oft sogar einen grösseren Gehalt als der Capitain; das ändert aber an der rechtlich untergeordneten Stellung des Maschinisten nichts. Auf alle diese Arten von Bediensteten ohne Unterschied sind also die Bestimmungen dieses Abschnittes unmittelbar anwendbar.

[6]) Diese Bestimmung kam noch ausdrücklich in der Reichstagskommission in das Gesetz, analog auch eine ähnliche Bestimmung in § 20. Damit sollen alle Zweifel darüber, unter welches Grundgesetz die Schiffer und die Schiffsleute rücksichtlich ihrer rechtlichen Stellung gehören, schlechtweg und grundsätzlich beseitigt werden. Da hier nicht unterschieden wird, welchem Zwecke ein Schiff dient und bei § 1 der Umfang des Begriffes Schiff sehr weit gegriffen ist, sind also auch die zum Schifffahrtsdienste angestellten Personen auf allen Lustyachten etc. der Gewerbeordnung unterworfen. Die Gewerbeordnung kommt nämlich in allen Beziehungen hier zur Geltung, soweit Letztere nicht durch das Binnenschifffahrtsgesetz speziell geregelt sind. Dazu gehören besonders die §§ 115—119 a. Allerdings dürften diese Bestimmungen, Trucksystem, d. h. Bezahlung mit Waaren statt mit Reichsgeld, und Zurückhaltung eines Theils des Lohnes gerade bei der Binnenschifffahrt weniger vorkommen. Das Erstere am Wenigsten, weil ja naturgemäss der grössere Theil des Lohnes auf Schiffen in Naturalien bezahlt werden muss, das Letztere nicht, weil wenigstens am Rhein der Wechsel in der Mannschaft an und für sich ein grösserer ist; es verspricht eine derartige Lohnzurückhaltung also doch nicht viel.

§ 115 (Abs. 1). Die Gewerbetreibenden sind verpflichtet, die Löhne ihrer Arbeiter in Reichswährung zu berechnen und baar auszuzahlen.

(Abs. 2). Sie dürfen den Arbeitern keine Waaren kreditiren. Doch ist es gestattet, den Arbeitern Lebensmittel für den Betrag der Anschaffungskosten, Wohnung und Landnutzung gegen die ortsüblichen Mieth- und Pachtpreise, Feuerung, Beleuchtung, regelmässige Beköstigung, Arzneien und ärztliche Hilfe, sowie Werkzeuge und Stoffe zu den ihnen übertragenen Arbeiten für den Betrag der durchschnittlichen Selbstkosten unter Anrechnung bei der Lohnzahlung zu verabfolgen. Zu einem höheren Preise ist die Verabfolgung von Werkzeugen und Stoffen für Accordarbeiten zulässig, wenn derselbe den ortsüblichen nicht übersteigt und im Voraus vereinbart ist.

§ 115 a. Lohn- und Abschlagszahlungen dürfen in Gast- und Schankwirthschaften und Verkaufsstellen nicht ohne Genehmigung der unteren Verwaltungsbehörde erfolgen; sie dürfen an Dritte nicht erfolgen auf Grund von Rechtsgeschäften oder Urkunden über Rechtsgeschäfte, welche nach § 2 des Gesetzes, betreffend die Beschlagnahme des Arbeits- oder Dienstlohnes, vom 21. Juni 1869 rechtlich unwirksam sind.

§ 116. Arbeiter, deren Forderungen in einer dem § 115 zuwiderlaufenden Weise berichtigt worden sind, können zu jeder Zeit Zahlung nach Massgabe des § 115 verlangen, ohne dass ihnen eine Einrede aus dem an Zahlungsstatt Gegebenen entgegengesetzt werden kann. Letzteres fällt, soweit es noch bei dem Empfänger vorhanden oder dieser daraus bereichert ist, derjenigen Hilfskasse zu, welcher der Arbeiter angehört, in Ermangelung einer solchen einer anderen zum Besten der

§ 22[1]).

(Dienstantritt.)

(Seemannsordnung §§ 28—29.)

Die Verpflichtung des Schiffsmannes zum Dienstantritte beginnt, wenn nichts Anderes verabredet ist, mit dem Abschlusse des Dienstvertrages. Tritt der Schiffsmann den Dienst nicht

Arbeiter an dem Orte bestehenden, von der Gemeindebehörde zu bestimmenden Kasse und in deren Ermangelung der Ortsarmenkasse.

§ 117 (Abs. 1). Verträge, welche dem § 115 zuwiderlaufen, sind nichtig.

(Abs. 2). Dasselbe gilt von Verabredungen zwischen den Gewerbetreibenden und den von ihnen beschäftigten Arbeitern über die Entnahme der Bedürfnisse der letzteren aus gewissen Verkaufsstellen, sowie überhaupt über die Verwendung des Verdienstes derselben zu einem anderen Zweck als zur Betheiligung an Einrichtungen zur Verbesserung der Lage der Arbeiter oder ihrer Familien.

§ 118. Forderungen für Waaren, welche dem § 115 zuwider kreditirt worden sind, können von dem Gläubiger weder eingeklagt, noch durch Anrechnung oder sonst geltend gemacht werden, ohne Unterschied, ob sie zwischen den Betheiligten unmittelbar entstanden oder mittelbar erworben sind. Dagegen fallen dergleichen Forderungen der im § 116 bezeichneten Kasse zu.

§ 119. Den Gewerbetreibenden im Sinne der §§ 115 bis 118 sind gleich zu achten deren Familienglieder, Gehilfen, Beauftragte, Geschäftsführer, Aufseher und Factoren, sowie andere Gewerbetreibende, bei deren Geschäft eine der hier erwähnten Personen unmittelbar oder mittelbar betheiligt ist.

§ 119a (Abs. 1). Lohneinbehaltungen, welche von Gewerbeunternehmern zur Sicherung des Ersatzes eines ihnen aus der widerrechtlichen Auflösung des Arbeitsverhältnisses erwachsenden Schadens oder einer für diesen Fall verabredeten Strafe ausbedungen werden, dürfen bei den einzelnen Lohnzahlungen ein Viertel des fälligen Lohnes, im Gesammtbetrage den Betrag eines durchschnittlichen Wochenlohnes nicht übersteigen.

(Abs. 2). Durch statutarische Bestimmung einer Gemeinde oder eines weiteren Communalverbandes (§ 142) kann für alle Gewerbebetriebe oder gewisse Arten derselben festgesetzt werden:

1. dass Lohn- und Abschlagszahlungen in festen Fristen erfolgen müssen, welche nicht länger als einen Monat und nicht kürzer als eine Woche sein dürfen;

2. dass der von minderjährigen Arbeitern verdiente Lohn an die Eltern oder Vormünder und nur mit deren schriftlicher Zustimmung oder nach deren Bescheinigung über den Empfang der letzten Lohnzahlung unmittelbar an die Minderjährigen gezahlt wird:

3. dass die Gewerbetreibenden den Eltern oder Vormündern innerhalb gewisser Fristen Mittheilung von den an minderjährige Arbeiter gezahlten Lohnbeträgen zu machen haben.

Zu § 22.

[1]) Dieser Paragraph entspricht im Wesentlichen der Seemannsordnung. In den Gu. war die Fassung eine etwas allgemeinere, jetzt ist sie viel be-

binnen vierundzwanzig Stunden an[2]), so braucht er nicht mehr angenommen zu werden. Der Anspruch des Schiffseigners auf Schadensersatz[3]) wird hierdurch nicht berührt[4])[5]).

stimmter. Die ganze Bestimmung ist im Interesse des Verkehrs: Der Schiffseigner darf darnach nicht der Gefahr ausgesetzt werden (und wohl auch nicht die Ladungsinteressenten), das Schiff ohne vollständige Bemannung abfahren zu lassen, er muss vielmehr in der Lage sein, sich rechtzeitig einen Ersatzmann anzunehmen. Darum **braucht** der Schiffseigner oder dessen Stellvertreter 24 Stunden nach der Dingung des Schiffsmannes denselben nicht mehr anzunehmen. Natürlich ist das nur die äusserste Frist; der Schiffer ist nicht gehindert, sich eine viel kürzere Frist zu bedingen. Die 24 Stunden treten also nur ein, wenn nichts Anderes ausgemacht ist, was bei derartigen Verträgen häufig nicht geschehen dürfte. Natürlich folgt aus dieser Bestimmung nicht etwa auch umgekehrt, dass innerhalb der 24 Stunden der Schiffsmann selbst von seinem Vertrage zurücktreten könnte. Das Recht des § 22 hat einzig nur der Schiffseigner und dessen Vertreter. Auch ist es gleichgiltig, aus welchem Grunde der Schiffsmann den Dienst anzutreten versäumt; er kann so unschuldig, wie möglich, dabei sein, weil ja der Grund der vorwürfigen Bestimmung, wie gesagt, darin liegt, zu verhüten, dass Schiffe nicht genügend bemannt abfahren. Anders liegt die Schuldfrage dagegen bezüglich des etwaigen Schadenersatzanspruchs des Schiffseigners, dieser setzt eine bestimmte Schuldform natürlich voraus. Nicht aufgenommen ist der § 15 der Seemannsordnung, wo ein unabwendbares Hinderniss den Schiffsmann den Dienstantritt versäumen lässt, jedenfalls braucht auch hier der Schiffseigner die Annahme nicht mehr nach 24 Stunden zu gestatten. Diesen Zufall trägt eben der Schiffsmann. Praktisch werden derartige Vorkomnisse aber überhaupt die Fahrt des Schiffes selbst verzögern.

[2]) Die Berechnung der 24 Stunden geschieht in der Art, dass die 24 Stunden laufen vom Momente der Vertragsschliessung. Anders wäre es, wenn ein Tag als die Frist bezeichnet wäre, dann könnte die Frage entstehen, ob nicht ein Kalendertag gemeint sei; also ein Kalendertag zwischen Anfang und Ende der Frist verlaufen sein müsse. — Gleichgiltig ist natürlich, ob der Schiffsmann überhaupt nicht kommt, oder zwar kommt, aber den Eintritt in den Dienst verweigert, in beiden Fällen liegt Nichtantritt des Dienstes vor.

[3]) Wegen schuldhaften Ausbleibens, also Verzögerung der Reise, Zahlung höheren Lohnes an den Ersatzmann u. dergl. — d. h. dieser Anspruch bleibt, ob der Schiffseigner sonst den Schiffsmann noch annimmt, oder auf Grund seines Rechts wegen Ueberschreitung der 24 Stunden abweist.

[5]) Der ursprüngliche Entwurf wollte dem Schiffseigner auch das Recht auf zwangsweise Herbeiführung des säumigen Schiffsmannes zur Erfüllung seiner Pflicht durch die Polizeibehörde gestatten; dieses Recht ist aber durch die Reichstags-Kommission einstimmig gestrichen worden, so dass der blosse Mangel dieser Bestimmung im Gesetztexte natürlich nimmermehr zur Auslegung in diesem Sinne gedeutet werden kann.

§ 23[1]).

(Allgemeine Dienstobliegenheiten des Schiffsmannes.)

(Seemannsordnung §§ 30—32.)

Abs. 1. Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes[2]) den Anordnungen des Schiffers[3]) Folge zu leisten und jederzeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Arbeiten[4]) zu verrichten.

Abs. 2. Er darf das Schiff ohne Erlaubniss des Schiffers nicht verlassen[5]).

Abs. 3. Verunglückt das Schiff, so hat der Schiffsmann für Rettung der Personen und ihres Gepäcks, sowie für Sicherstellung der Schiffstheile, der Geräthschaften und der Ladung den Anordnungen des Schiffers gemäss nach besten Kräften zu sorgen[6])[7])[8]).

Zu § 23.

[1]) Hier sollen im Allgemeinen die Verpflichtungen des Schiffsmannes ebenso geregelt werden, wie oben bei dem Schiffer in § 7. Die Bestimmungen gleichen denen im Seerechte, sie sind nur etwas enger gefasst. Aehnliche Bestimmungen finden sich schon jetzt auf einzelnen Flüssen, auf der Elbe und Weser, die natürlich künftig in Wegfall kommen, soweit nicht internationale Bestimmungen bestehen.

[2]) Also nur in Ansehung des Schiffsdienstes; weiter geht die Macht des Schiffers natürlich nicht.

[3]) In der Seemannsordnung heisst es „unweigerlich". Dieses Epitheton ist überflüssig, weil es keine Graduirung des Gehorsams giebt.

[4]) Natürlich ohne Rücksicht, ob diese Arbeiten auf dem Schiffe selbst oder auf einem Leichterschiffe oder einem kleineren Kahn zu verrichten sind oder am Lande, wenn es nur in Ansehung des Schiffsdienstes geschieht.

[5]) Hier war ein sehr weitgehender Antrag in der Reichtags-Kommission gestellt worden, welcher dem Schiffsmanne, ausserhalb der Arbeitszeit, das Verlassen des Schiffes gestatten wollte in der Weise, dass der Schiffer unter Umständen zu einer solchen Erlaubniss verpflichtet sein sollte. Dieser Antrag wurde aber abgelehnt.

[6]) Eine besondere Bestimmung wie in der Seemannsordnung dafür, dass der Schiffsmann bei der Verklarung mitwirke, kann hier entfallen, hier genügen die Bestimmungen über den Zeugnisszwang der Civilprozessordnung. In § 355 derselben ist demjenigen gegenüber, der das Zeugniss oder die Eidesleistung ohne Angabe eines Grundes, nachdem der vorgeschützte Grund rechtskräftig für unerheblich erklärt ist, verweigert, eine Verurtheilung in die entstandenen Kosten und in eine Geldstrafe, wenn aber diese nicht beigebracht werden kann, eine Haftstrafe bis zu acht Wochen ausgesprochen. Im Fall wiederholter Weigerung kann sofort Haft ausgesprochen werden.

§ 24.

(Löhnungstermine.)

(Seemannsordnung §§ 35—36.)

Wenn über die Zeit der Lohnzahlung nichts Anderes[1]) vereinbart[2]) ist, so kann[3]) der Schiffsmann am Schlusse jeder zweiten Woche[4]) die Auszahlung des verdienten Lohnes verlangen.

[7]) Es ist selbstverständlich, dass der Schiffsmann auf Grund des Vertrages mit dem Schiffseigner für den durch Nichterfüllung der von ihm nach Massgabe dieses Paragraphen übernommenen Verpflichtungen bezw. durch Zuwiderhandlungen gegen dieselben dem Schiffseigner erwachsenen Schaden haftet. Das ist die praktische Seite der Bestimmungen des § 23.

[8]) Ein Antrag in der Reichstags-Kommission auf Stillliegen aller Schiffe bei Nacht, sowie auf Sonn- und Festtagsruhe fand keine Mehrheit.

Zu § 24.

[1]) Eine gesetzliche Bestimmung über die Zeit der Löhnung der Schiffsmannschaft kann bei der Verschiedenheit der Verhältnisse — Zeuge dessen die Aeusserungen in der Sachverständigen-Kommission — nur in der Weise getroffen werden, dass bestimmt wird, was gelten soll, wenn nichts darüber verabredet ist; das ist umso nothwendiger, als häufig derartige Vertragsbestimmungen überhaupt nicht bestehen; den also auf solche Weise möglicherweise entstehenden Zweifeln und Bedenken will der § 24 abhelfen. Am Rhein herrscht meist wöchentliche Ablöhnung, auf der Elbe und den östlichen Strömen vielfach monatsweise Abfindung. Abschlags-Zahlungen wie im Seerechte sind auf Binnenflüssen nicht üblich.

[2]) Da die Ortsgebräuche, Usancen, hier nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind, so darf man wohl annehmen, dass wirklich vorhandene Usancen über die Löhnungstermine zuerst in Geltung kommen, bevor auf diesen Paragraphen gegriffen wird. Man könnte freilich folgern: In dem Abschnitt über das Frachtrecht ist überall da, wo Ortsgebräuche ausdrücklich anerkannt werden sollten, die betreffende Bestimmung eingeleitet: „in Ermangelung abweichender Ortsgebräuche“, allein das schliesst nicht aus, dass auch das Fehlen einer solchen Einleitung eine gleiche Auffassung rechtfertigt. Eine Vereinbarung ist ja auch eine Usance, nur ist sie eine Vereinbarung ein für alle Mal innerhalb eines bestimmten Kreises, welche in Folge der allgemeinen Ueblichkeit eine Art Gesetzeskraft mit der Zeit erhalten hat.

[3]) Diese Auszahlung ist also nur ein Recht des Schiffsmannes, er braucht davon ausdrücklich oder stillschweigend gar keinen Gebrauch zu machen. Dass dasselbe verjährt, ist im Gesetz nirgends gesagt: er kann also jederzeit nach Ablauf der 2 Wochen seine Forderung geltend machen, etwa mit Verzugszinsen seit dieser Zeit.

[4]) Die Berechnung ist jedenfalls nicht nach Kalenderwochen, sondern vom Momente des Fristbeginnes ab 2 Wochen = 14 Tage zu rechnen.

§ 25.

(Dienstvertrag des Schiffsmanns.)

(Seemannsordnung §§ 54—67.)

Abs. 1. [1]) Hinsichtlich der Aufkündigung eines auf unbestimmte Zeit eingegangenen Dienstverhältnisses, sowie hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen dem Schiffseigner und dem Schiffsmanne das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, finden die Bestimmungen der §§ 122 bis 124a der Gewerbeordnung mit der Massgabe Anwendung, dass die sofortige Entlassung des Schiffsmannes (§ 123 der Gewerbeordnung) auch stattfinden kann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird.

Zu § 25.

[1]) Die Anwendbarkeit der Bestimmungen der Gewerbeordnung §§ 122 bis 124a, betreffend die Kündigung eines auf unbestimmte Zeit eingegangenen Dienstverhältnisses und die Gründe, welche zur sofortigen Entlassung berechtigen, folgt aus Absatz 2 des § 21 und zwar ohne Rücksicht darauf, ob überhaupt einer der Schiffseigner Gewerbetreibender ist oder nicht. Als besonders die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund wird übrigens zu jenen der Gewerbeordnung noch der Eintritt des Winters beigefügt; anders, wenn plötzlich Hoch- oder Niedrig-Wasser eintritt. Im Uebrigen ist auf dem Rhein ein eigentlicher Winter nicht regelmässig; es giebt ja Jahre, in welchen überhaupt kein Winter eintritt, also auch keine Schifffahrtseinstellung. Anders auf der Elbe und den östlichen Flüssen. Man muss eben dann sagen, so oft zu der Zeit, welche im Allgemeinen als Winter gilt, wegen Frost die Schifffahrt gesperrt wird, so oft ist dieser Rechtfertigungsgrund auch gegeben; das kann am Rhein zwischen December und April wiederholt vorkommen: die Schifffahrt wird geschlossen, wieder eröffnet und wieder geschlossen. Die übrigen Bestimmungen des Paragraphen entsprechen denselben ähnlichen Bestimmungen des § 20 und auch den dort vorgeschriebenen Erwägungen. Die §§ 122—124a der Gewerbeordnung folgen nachstehend ihrem Wortlaute nach:

§ 122. Das Arbeitsverhältniss zwischen den Gesellen oder Gehilfen und ihren Arbeitgebern kann, wenn nicht ein Anderes verabredet ist, durch eine jedem Theile freistehende, vierzehn Tage vorher erklärte Aufkündigung gelöst werden. Werden andere Aufkündigungsfristen vereinbart, so müssen sie für beide Theile gleich sein. Vereinbarungen, welche dieser Bestimmung zuwiderlaufen, sind nichtig.

§ 123. Vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Aufkündigung können Gesellen und Gehilfen entlassen werden:

Abs. 2. Nach Antritt der Reise ist der Schiffsmann verpflichtet, bis zur Beendigung der Reise und zur Entlöschung des Schiffes im Dienste zu bleiben, es sei denn, dass ein den sofortigen Austritt rechtfertigender[2]) Grund vorhanden ist.

Abs. 3. Wird das Dienstverhältniss vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Schiffsmann Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist[3]). Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Schiffsmann sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen[4]).

Abs. 4. [5]) Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Schiffsmann zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die Zeit bis zum Ende der vertragsmässigen Dauer des Dienstverhältnisses oder bis zum Ablaufe der Kündigungsfrist.

1. wenn sie bei Abschluss des Arbeitsvertrages den Arbeitgeber durch Vorzeigung falscher oder verfälschter Arbeitsbücher oder Zeugnisse hintergangen oder ihn über das Bestehen eines anderen, sie gleichzeitig verpflichtenden Arbeitsverhältnisses in einen Irrthum versetzt haben;

2. wenn sie eines Diebstahls, einer Entwendung, einer Unterschlagung, eines Betruges oder eines lüderlichen Lebenswandels sich schuldig machen;

3. wenn sie die Arbeit unbefugt verlassen haben oder sonst den nach dem Arbeitsvertrage ihnen obliegenden Verpflichtungen nachzukommen beharrlich verweigern;

4. wenn sie der Verwarnung ungeachtet mit Feuer und Licht unvorsichtig umgehen;

5. wenn sie sich Thätlichkeiten oder grobe Beleidigungen gegen den Arbeitgeber oder seine Vertreter oder gegen die Familienangehörigen des Arbeitgebers oder seiner Vertreter zu Schulden kommen lassen;

6. wenn sie einer vorsätzlichen und rechtswidrigen Sachbeschädigung zum Nachtheile des Arbeitgebers oder eines Mitarbeiters sich schuldig machen;

7. wenn sie Familienangehörige des Arbeitgebers oder seiner Vertreter oder Mitarbeiter zu Handlungen verleiten oder zu verleiten versuchen oder mit Familienangehörigen des Arbeitgebers oder seiner Vertreter Handlungen begehen, welche wider die Gesetze oder die guten Sitten verstossen;

8. wenn sie zur Fortsetzung der Arbeit unfähig oder mit einer abschreckenden Krankheit behaftet sind.

In den unter No. 1—7 gedachten Fällen ist die Entlassung nicht mehr zulässig, wenn die zu Grunde liegenden Thatsachen dem Arbeitgeber länger als eine Woche bekannt sind.

Inwiefern in den unter No. 8 gedachten Fällen dem Entlassenen ein Anspruch auf Entschädigung zustehe, ist nach dem Inhalt des Vertrages und nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften zu beurtheilen.

§ 124. Vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Aufkündigung können Gesellen und Gehilfen die Arbeit verlassen:

1. wenn sie zur Fortsetzung der Arbeit unfähig werden;

2. wenn der Arbeitgeber oder seine Vertreter sich Thätlichkeiten oder grobe Beleidigungen gegen die Arbeiter oder gegen ihre Familienangehörigen zu Schulden kommen lassen;

3. wenn der Arbeitgeber oder seine Vertreter oder Familienangehörige derselben die Arbeiter oder deren Familienangehörige zu Handlungen verleiten oder zu verleiten versuchen oder mit den Familienangehörigen der Arbeiter Handlungen begehen, welche wider die Gesetze oder die guten Sitten laufen;

4. wenn der Arbeitgeber den Arbeitern den schuldigen Lohn nicht in der bedungenen Weise auszahlt, bei Stücklohn nicht für ihre ausreichende Beschäftigung sorgt oder wenn er sich widerrechtlicher Uebervortheilungen gegen sie schuldig macht;

5. wenn bei Fortsetzung der Arbeit das Leben oder die Gesundheit der Arbeiter einer erweislichen Gefahr ausgesetzt sein würde, welche bei Eingehung des Arbeitsvertrages nicht zu erkennen war.

In den unter No. 2 gedachten Fällen ist der Austritt aus der Arbeit nicht mehr zulässig, wenn die zu Grunde liegenden Thatsachen dem Arbeiter länger als eine Woche bekannt sind.

§ 124a. Ausser den in §§ 123 und 124 bezeichneten Fällen kann jeder der beiden Theile aus wichtigen Gründen vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist die Aufhebung des Arbeitsverhältnisses verlangen, wenn dasselbe mindestens auf vier Wochen oder wenn eine längere, als vierzehntägige Kündigungsfrist vereinbart ist.

Vgl. hiezu die Anmerkungen zu § 20, Anm. 5 oben zu den Citaten aus der Gewerbeordnung.

[2]) Also ein Grund im Sinne des § 124 oder 124a der Gew.-O.

[3]) Also nicht etwa nach dem Heimathsorte des Schiffers (§ 6) oder des Schiffsmannes, wie es beispielsweise gegenwärtig am Rhein vielfach gebräuchlich ist.

[4]) Also ein Grund im Sinne des § 123 und 124a der Gew.-O.

[5]) Eine solche Bestimmung machen die Interessen des Verkehrs nothwendig.

Vierter Abschnitt.

Frachtgeschäft[1]).

§ 26.

(Im Allgemeinen.)

Auf das Frachtgeschäft zur Beförderung von Gütern auf Flüssen und sonstigen Binnengewässern[2]) finden die Vorschriften der Artikel 390 bis 393, 396 bis 407, 408 Absatz 1 und 3, 409 bis 412, 414 bis 420 des Handelsgesetzbuchs[3]) insoweit Anwendung, als nicht in diesem Gesetz ein Anderes bestimmt ist.

[1]) Im Gegensatz zu den bisherigen drei Abschnitten haben wir hier eine Materie vor uns, die bereits geordnet ist und zwar in dem 4. Buch des fünften Titels des Allgem. Deutschen Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft. Dort ist vom Frachtführer die Rede in dem Sinne von Jemand, der gewerbsmässig den Transport von Gütern zu Land oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt (Art. 390). Die Aufgabe des Gesetzgebers in Bezug auf das Frachtgeschäft auf Binnengewässern war es daher nur, das erwähnte 4. Buch durch einige weitere, den besonderen Verhältnissen der Binnenflüsse angepasste Bestimmungen zu ergänzen. Eigentliche Aenderungen der Bestimmungen des Ha. wurden aus verschiedenen Gründen nicht vorgenommen. Die Reichstagskommission hat sich auf den grundsätzlichen Standpunkt gestellt, dass nur insoweit, als es nicht vermieden werden konnte, ein blosser Hinweis auf die Artikel des Ha. erfolge, sonst aber die Aufnahme des Inhalts der Artikel in das Gesetz selbst überall stattfinden sollte. — Im Interesse derjenigen aber, für welche diese ganze Arbeit geschrieben wurde, werden hier selbst diese einschlägigen Paragraphen, welche trotzdem das vorstehende Gesetz nur zitirt, wiederholt werden, wiederholt deshalb, weil hier nicht, wie in den drei ersten Abschnitten, lediglich Anlehnungen an Bestimmungen des Ha. in Frage stehen, sondern weil die fraglichen Bestimmungen des Ha. als Binnenschifffahrtsrecht auch künftig weiter in Geltung bleiben. — Ausdrücklich ist in den Motiven des Gesetzes hervorgehoben, dass die Bestimmungen dieses vierten Abschnittes im Wesentlichen dispositives Recht enthalten, d. h. Rechtsgrundsätze, die durch den Willen der Parteien, durch Vertrag, geändert werden können.

Dagegen ist den Ortsgebräuchen nur insoweit eine die Bestimmungen des Entwurfes aufhebende Bedeutung beizulegen — diese enge Auffassung ist aber nur für diesen Abschnitt in den Motiven hervorgehoben, ein neuer Beleg dafür, dass unsere Auffassung zu § 24 Ziffer 2 korrekt ist — als auf dieselben im Entwurf besonders verwiesen ist; denn der allgemeine Grundsatz des Art. 1 Ha. über die Wirksamkeit der Handelsgebräuche überall da, wo das Ha. selbst keine Bestimmungen trifft, hat auch für die Binnenschifffahrt Geltung. Ganz lässt sich die Rücksichtnahme auf solche Ortsgebräuche bei einer Regelung des Schifffahrtsrechtes nicht vermeiden, obwohl es in

der Sachverständigen-Kommission nicht an Stimmen fehlte, welche im Interesse einer möglichst einheitlichen Binnenschifffahrtsgesetzgebung allen Ortsgebräuchen bei der Binnenschifffahrt den Garaus machen wollten, als ob nicht die Handelsgebräuche eine sehr berechtigte Rechtsquelle gerade im Handelsverkehr sind, ein Recht der selbstständigen Ergänzung der bewusst oder unbewusst nicht besonders geregelten Verhältnisse. So wünschenswerth im Interesse des Verkehrs, meinen daher die Motive, eine möglichst einheitliche Regelung aller in Betracht kommenden Verhältnisse erscheint, so muss doch in gewissen Beziehungen der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse und der aus denselben erwachsenen Uebung Rechnung getragen werden. Auch das spricht für unsere Auslegung zu § 24. Die Berücksichtigung der Ortsgebräuche ist aber im Gesetze auf das möglichst geringste Maass beschränkt und auch insoweit, als demselben entscheidende Bedeutung beigelegt ist, sind gesetzliche Bestimmungen vorgesehen, welche in Ermangelung abweichender Ortsgebräuche Anwendung zu finden haben. Diese ganze Einschränkung der Ortsgebräuche ist aber deshalb nicht gerade sehr schwer zu nehmen, weil wenigstens speciell am Rhein die Ortsgebräuche sich in der Hauptsache nur auf Ein- und Ausladungsverhältnisse beziehen. Was die Verordnungen betrifft, wie sie das Seerecht kennt, z. B. § 502 Ha., so ist denselben nur bei der Lade-, Lösch- und Ueberliegezeit Rechnung getragen worden, aber nur als Verordnungen der höheren Verwaltungsbehörden; vgl. § 29 Abs. 4.

Der § 26 lautete vom ursprünglichen Standpunkt der Regierung ausgehend kürzer und erklärte einfach die Art. 390—420 Ha. für die Binnenschifffahrt anwendbar, sofern nicht das Gesetz ein Anderes bestimmt. Durch oben erwähnte grundsätzlich abweichende Auffassung der Reichstagskommission aber entstand der jetzige Paragraph, welcher natürlich sonst sich dem Sinne nach von der Regierungsvorlage nicht unterscheidet. Die Gu. lauteten noch allgemeiner wie die ursprüngliche Regierungsfassung, sie beziehen sich ganz allgemein auf den 5. Titel des 4. Buches. Allzuviel ist übrigens durch den Beschluss der Reichstagskommission gar nicht gewonnen, lediglich die Art. 394, 395, 408 Abs. 2 und 413 sind auf diesem Wege entbehrlich bezw. in den Text dieses unseres Gesetzes aufgenommen worden.

[2]) Vgl. § 1 Ziffer 8 und 13.

[3]) Diese Bestimmungen lauten wörtlich:

(Begriff des Frachtführers.)

Art. 390: Frachtführer ist Derjenige, welcher gewerbsmässig den Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern ausführt.

Nach dieser Definition mit besonderer Beziehung auf die Schifffahrt ist also nicht blos Frachtführer im binnenschifffahrtlichen Sinne, wer in eigener Person oder durch seine Leute und mit selbst angeschafften Transportmitteln das Frachtgeschäft betreibt, sondern Jeder, welcher Transporte für eigene Rechnung gewerbsmässig ausführt, also nicht faktisch die Transporthandlungen bethätigt, sondern nur die Herstellung des Endresultats besorgt, gleichgültig, ob mit eigenen oder gemietheten Schiffen (Spediteur),

mit eigenen oder fremden Leuten. Auch ist es gleichgültig, ob der Gegenstand des Transports in Handelsgütern, welche also zum Handelsumsatz bestimmt sind, besteht oder nicht, ob der Transport blos von einer Ortschaft zur andern oder gar nur innerhalb einer Ortschaft geschieht. Auch eine Eigenthumsveränderung der transportablen Waare ist nicht Bedingung: Verführung der Waaren einer Firma von einem zu einem andern Magazin. Den Inhalt des Vertrags bildet nach der gegebenen Bestimmung die Bewirkung des Transports, nicht die einzelne Transporthandlung als solche. Gewerbsmässig, d. h. gegen Entgelt muss der Transport geschehen, denn der Transport eigener Waaren des Transporteurs zu eigenen Zwecken ist kein Frachtgeschäft.

Hier ist noch ein Moment zu berühren, das auf dem Rheine vielfach praktisch ist: Kann auch eine Vereinigung von Schiffern derartige Frachtgeschäfte abschliessen und als was sind dieselben rechtlich zu betrachten? In Band XVII pag. 975 u. f. des R.O.H.G. ist ein solcher Fall behandelt, der wohl im Grossen und Ganzen als ein typischer betrachtet werden kann: solche Vereinigungen haben in der Regel einen gemeinsamen Betrieb des Frachtführergeschäfts auf einem Flusse oder auf mehreren zum Zwecke. Sie suchen diesen Zweck dadurch zu erreichen, dass jedes Mitglied sein Fahrzeug, mit welchem es der Vereinigung beigetreten ist, zu deren Verfügung in der Art zu stellen sich verpflichtet, dass es von der Vereinigung geschlossene Frachtverträge ausführt. In solchem Falle wird ihm von der Vereinigung die volle Tagesfracht ausbezahlt mit Abzug einer bestimmten Quote für Vereinszwecke, von welchem Betrage er aber noch einen Theil des nicht verwendeten Ueberschusses erhält. Nur ausnahmsweise soll dem einzelnen Mitgliede die Vornahme von Reisen auf eigene Rechnung gestattet bleiben. Verfügt nämlich die Vereinigung nicht über das Fahrzeug und überhaupt an Orten, wo keine Vertretung der Vereinigung besteht, so dürfen die Mitglieder selbstständig Frachtverträge eingehen und haben dann auch von der eingenommenen Fracht eine bestimmte Quote an die Vereinskasse abzuliefern. Das Recht der Mitglieder an ihren Fahrzeugen wird dadurch nicht geändert, ebenso wie ihnen die freie Veräusserung derselben zusteht. Daraus folgert das vorstehend angeführte Erkenntniss, dass der einzelne Schiffer in der Regel im Namen des Vereins die Frachtverträge abschliesst, auch wenn derselbe in eigener Person, beispielsweise in dem von ihm gezeichneten Ladeschein, sprechen sollte.

(Rechtliche Bedeutung des Frachtbriefs.)

Art. 391: Der Frachtbrief dient als Beweis über den Vertrag zwischen dem Frachtführer und dem Absender. Der Frachtführer kann die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen.

Mit der Annahme dieses Paragraphen ist also auch für die Binnenschifffahrt der Frachtvertrag als formlos anerkannt und von der Ausstellung eines Frachtbriefes (lettre de voiture, bill of freight of lading), d. h. der Beweisurkunde über den zwischen dem Absender und dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrag unabhängig; ist aber ein Frachtbrief da, so

macht er zunächst vollen Beweis: und zwar gegen den Absender in Folge der Zustellung, gegen den Frachtführer in Folge der Annahme oder sonstigen Anerkennung, gegen den Empfänger in Folge der Uebernahme des Gutes seitens desselben, natürlich unter Zulässigkeit des Gegenbeweises durch alle Beweismittel. Der Beweis erstreckt sich auf Verabredungen betreffend den Frachtvertrag und im Allgemeinen auch auf die darin behauptete Abladung der Güter, deren Beschaffenheit und Menge, in welch letzterer Beziehung jedoch durch Vermerke Verwahrung eingelegt werden kann. Vgl. auch § 71 u. flg. Nach Band VIII, 193 der Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts war in einem Frachtbriefe die Bemerkung gemacht: „Da die Ballen (Salpeter) dem Schiffer nicht vorgewogen wurden, so kann er für einen allenfallsigen Manko nicht aufkommen.“ Dieser Zusatz ist anerkannt, jedoch der Verklagten der Beweis auferlegt worden, dass sie bei Lagerung des Salpeters die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns angewendet habe.

(Inhalt des Frachtbriefs.)

Art. 392 enthält die Punkte, welche der Frachtbrief auf Verlangen des Frachtführers enthalten muss, nämlich:

1. *Die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen.*
2. *Name und Wohnort des Frachtführers.*
3. *Name des Absenders.*
4. *Den Namen dessen, an welchen das Gut abgeliefert werden soll.*
5. *Den Ort der Ablieferung.*
6. *Die Bestimmung in Ansehung der Fracht, d. h. des Frachtlohns.*
7. *Den Ort und Tag der Ausstellung.*
8. *Die besonderen Vereinbarungen, welche die Parteien etwa noch über andere Punkte, namentlich über die Zeit, innerhalb welcher der Transport bewirkt werden soll und über die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung, getroffen haben.*

Natürlich ist das nur eine instruktionelle Auffassung, die keineswegs erschöpfend sein soll. Unterschrift des Absenders ist dabei nicht erforderlich. Auf Urkunden, welche nicht unterschrieben sind, findet der § 259 der deutschen Civilprozessordnung über die freie Beweiswürdigung des Richters Anwendung.

In Bezug auf die Menge der Waaren sind Verwahrungs-Klauseln möglich (§ 62). — Der Absender ist der Auftraggeber des Frachtführers und der Aussteller des Frachtbriefes. Unterschrift des Ausstellers ist aber, besondere Bestimmung vorbehalten, nicht nöthig. Der Frachtbrief kann weder Ordre-Papier im Sinne des Art. 301 Ha., noch Inhaberpapier sein. Immerhin kann der Absender das Gut an sich selbst dirigiren. Fracht ist hier, abweichend von einem häufigen Sprachgebrauch, der unter Fracht das Gut, die Ladung versteht, der Lohn, Verdienst, Fuhrlohn (frêt, freight). Die Datirung des Frachtbriefes setzt nicht nothwendig den Tag und Ort des wirklich zu Stande gekommenen Frachtvertrages voraus.

(Pflichten des Absenders in Ansehung der Begleitpapiere.)

Art. 393: Der Absender ist verpflichtet, bei Gütern, welche vor Ablieferung an den Empfänger einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, den

Frachtführer in den Besitz der deshalb erforderlichen Begleitpapiere zu setzen. Er haftet dem Frachtführer, sofern nicht diesem selbst ein Verschulden zur Last fällt, für alle Strafen und Schäden, welche denselben wegen Unrichtigkeit oder Unzulänglichkeit der Begleitpapiere treffen.

Vgl. § 8 Abs. 3 in Art. 564 Ha. Hier handelt es sich um einen Fall, der im Seerecht anders behandelt wird (Art. 564). Dort steht dem Verfrachter (hier Frachtführer) ein Regress gegen den Befrachter (hier Absender) nur dann zu, wenn diesen, den Befrachter, ein Verschulden trifft: es fallen also kasuelle Unrichtigkeiten und Unzulänglichkeiten der Begleitpapiere, insofern, als es sich um die gegen den Schiffer verhängten Zollstrafen u. dergl. handelt, dem Verfrachter zur Last. Nach dem vorliegenden Art. 393 wird aber ausgesprochen, dass, wenn der Frachtführer in der in Rede stehenden Beziehung seine ganze Schuldigkeit gethan hat — dies hat er beispielsweise nicht gethan, wenn er mit dem Erforderniss der Papiere bekannt, auf deren Mangel aufmerksam zu machen unterliess — und dessenungeachtet, sei es, dass mit oder ohne Schuld des Absenders oder seiner Gehilfen etwas versehen wird, in diesem Falle der Absender den Schaden zu tragen hat.

Bei einem von mehreren Frachtführern ausgeführten Frachtgeschäft, also z. B. Soda von Heilbronn nach Magdeburg, die durch die Hand von 4 Frachtführern geht, auf dem Neckar, dem Rhein, der Nordsee, der Elbe findet diese Bestimmung keine Anwendung auf das Verhältniss des überliefernden und übernehmenden Frachtführers, da Ersterer nicht als Absender, sondern als Frachtführer das Frachtgut übergiebt.

(Höhe des Schadens wegen Verlust oder Beschädigung des Frachtguts.)

Art. 396: Wenn auf Grund des vorhergehenden Artikels von dem Frachtführer für Verlust oder Beschädigung des Guts Ersatz geleistet werden muss, so ist der Berechnung des Schadens nur der gemeine Handelswerth des Guts zu Grunde zu legen.

Im Falle des Verlustes ist der gemeine Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Ort der Ablieferung zu der Zeit hatte, in welcher das Gut abzuliefern war; davon kommt in Abzug, was in Folge des Verlustes an Zöllen und Unkosten erspart ist.

Im Falle der Beschädigung ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswerth des Guts in beschädigtem Zustande und dem gemeinen Handelswerth zu ersetzen, welchen das Gut ohne diese Beschädigung am Orte und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde, nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie infolge der Beschädigung erspart sind.

Hat das Gut keinen Handelswerth, so ist der Berechnung des Schadens der gemeine Werth des Guts zu Grunde zu legen.

Wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen.

Dieser Artikel regelt die Höhe des Schadens, aber immer nur in dem Falle der Haftung auf Grund des Frachtvertrags, der blossen Anbordbringung der Waare, nicht auch auf Grund eines Ladeschadens. Darnach

hat der Frachtführer, von besonderen Vereinbarungen, die dadurch nicht ausgeschlossen werden sollen, abgesehen, nicht das ganze individuelle Interesse des Ersatzberechtigten, sondern nur den Handels- bezw. gemeinen Werth zu erstatten, jedoch gleichgiltig, ob dieser das ganze individuelle Interesse nicht erreicht, sondern auch sogar dann, wenn er dasselbe übersteigt, der Absender etwa die Waaren unter dem Sachwerthe verkauft hat, oder wenn der Empfänger sich das Gut unter dem Marktpreise verschaffen konnte. Art. 396 ist im Wesentlichen identisch mit Art. 612 des Seerechts. Nur ist dort nicht der gemeine Handelswerth, sondern es ist dort der Marktpreis bezw. der durch Sachverständige ermittelte Preis angenommen, welcher mit dem hier gemeinten gemeinen Handelswerth nicht gleichbedeutend ist oder doch zu sein braucht; es soll hier derjenige Preis gemeint sein, zu welchem die Waare bezogen werden kann. Abs. 2 u. 3 dieses Artikels sind Anwendungen auf den speziellen Fall des Verlustes und der Beschädigung. Auch hier hat das Seerecht eine abweichende Bestimmung. Das letztere lässt für den Fall des Verlustes nicht durchaus den Bestimmungsort massgebend sein, sondern, wenn der Bestimmungsort nicht erreicht wurde, auch den Ort, wo die Reise endet, bezw. wohin im Falle des Schiffsverlustes die Ladung in Sicherheit gebracht ist. Ein dritter Unterschied vom Seerecht besteht darin, dass das Abzugsrecht des Frachtführers — denn nur ein solches hat er — gegenüber dem Absender oder Empfänger sich nach Art. 396 bezieht auf das, was an Zoll und Unkosten in Folge des Verlustes erspart wird, dagegen im Seerecht auch auf das, was an Fracht erspart ist. Im letzteren Fall gilt der Satz „verlorenes Gut zahlt keine Fracht", während beim Landtransport dem Frachtführer, wenn er den Werth der verlorenen Sache ersetzt, auch die ganze Fracht gebührt, von ersparter Fracht also keine Rede sein kann.

Abs. 3 spricht von einem gemeinen Werthe des Guts im Gegensatz zum Handelswerth. Dieses trifft bei jenen Gütern ein, welche im Handelsverkehr regelmässig nicht vorkommen, bei denen also ein bestimmter Werth nicht feststeht. Die Schadenersatzleistung des Frachtführers wird gesteigert, wenn ihm, bezw. seinen Leuten, für die er einzutreten hat, eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird. Böslich ist hier aber nicht blos, wenn der eingetretene Schaden der bestimmten Absicht des Thäters entspricht, sondern auch dann, wenn der Schuldner durch sein pflichtwidriges Handeln zwar die Beschädigung nicht zunächst bezweckt, sich aber wohl bei seinem Verfahren der damit verbundenen Gefahr bewusst war und dennoch nichts zur Abwendung derselben that; die bösliche Handlungsweise kann auch von Leuten des Frachtführers herrühren. Beispiele aus der Spruchpraxis, die zwar fast alle aus der Eisenbahnpraxis stammen, sich aber leicht auf die Binnenschiffahrt anwendbar machen lassen: Verwechslung gleichmarkiger Kolli, Zustammenstoss zweier Eisenbahnzüge, die Eisenbahnverwaltung stellt ein erkanntes Unwesen nicht ab, Diebstahl fast unter den Augen des Bahnpersonals durch Dritte, Unterlassen des Schutzes des Guts nach schuldhafter Beschädigung des Behältnisses, Diebstahl grösserer Quantitäten aus verschlossenen und plombirten Eisenbahnwagen, Diebstahl auf dem Bahnhofe.

Dagegen wurde in anderen Fällen eine solche Böswilligkeit nicht angenommen: blosse Unmöglichkeit, über das Gut Auskunft zu geben, ungewöhnlich lange Verzögerung der Ankunft, ungenügender Wagenverschluss, Unterlassen der Avisirung, falsche Direktion des Guts, ordnungswidrige Zustellung des Frachtbriefes u. s. w. Im Allgemeinen wird aber gesagt werden müssen, dass die Frage, ob eine böswillige Handlungsweise vorliegt, stets nach den jedesmaligen konkreten Verhältnissen, nicht nach einem absoluten Massstabe zu bestimmen ist. Für geringe Nachlässigkeiten hat das Gesetz demnach eine besondere Bestimmung nicht gegeben.

Der Schaden kann bestehen im Verderben, Verfaulen, Verschimmeln, Schwinden der Waare, infolge der Verzögerung können Unfälle eintreten, denen ausserdem die Waare nicht preisgegeben worden wären: Regen, Feuer, Frost.

(Haftung wegen Versäumung der Lieferzeit.)

Art. 397. Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der bedungenen oder üblichen Lieferungszeit entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass er die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können.

Art. 398: Ist für den Fall verspäteter Ablieferung ein Abzug an der Fracht oder der Verlust der Fracht oder sonst eine Konventionalstrafe bedungen, so kann im Zweifel ausserdem auch der Ersatz des diesen Betrag übersteigenden Schadens gefordert werden, welcher durch die verspätete Ablieferung entstanden ist.

Art. 399: Beweist der Frachtführer, dass er die Verspätung durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können, so kann die bedungene gänzliche oder theilweise Einbehaltung der Fracht, oder die Konventionalstrafe wegen verspäteter Ablieferung nicht in Anspruch genommen werden, es sei denn, dass sich aus dem Vertrage eine entgegenstehende Absicht ergiebt.

Diese drei Paragraphen behandeln die Haftung für die Versäumung der Lieferzeit. Hier handelt es sich also um einen anderen Schaden als jenen in Art. 395. Ist Verderb, Beschädigung der Waare lediglich Folge der vernachlässigten Sorgfalt, dann ist Art. 395 anwendbar und es bleibt beim Werthersatz. Wird dagegen vom Berechtigten Versäumung der Lieferung als Ursache nachgewiesen, so tritt die geringere Haftbarkeit dieser Artikel ein. Hier ist ein weniger strenger Massstab angelegt, weil es gemeinhin leichter ist, die Beschädigung oder den Verlust des Frachtguts als eine Verzögerung der Reise zu verhüten. Dieses wird wieder besonders bei der Schifffahrt gelten. Nach Art. 395 muss der Frachtführer das Vorhandensein einer unüberwindbaren Macht darthun; hier kann er sich durch den Nachweis entschuldigen und entlasten, dass er die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, wie sie im Frachtverkehre üblich ist, angewendet hat und doch die Verspätung nicht verhüten konnte.

Art. 398 ist nur eine Anwendung des Art. 397 für den Fall, dass als Folge der Verspätung bedungen ist: Abzug an der Fracht oder Verlust der Fracht oder Konventionalstrafe und Zweifel darüber bestehen, ob diese bedungenen Nachtheile nur das Minimum dessen seien, wofür der Fracht-

führer einzustehen habe; die vorliegende Bestimmung erklärt, dass eine darüber hinausgehende Ersatzforderung nicht ausgeschlossen sei. — Art. 399 ist wieder nur eine Anwendung von Art. 397. Der Frachtführer hat seine Sorgfalt bewiesen. Muss er doch die versprochene Konventionalstrafe leisten, sobald der Vertrag eine ganz bestimmte Absicht in dieser Richtung nicht ergiebt. Dieser Paragraph verneint diese Frage. Wer also die Verwirkung der Konventionalstrafe in solchem Falle herbeiführen will, muss in seinem Frachtvertrage speziell darauf abheben. — Besonders mag noch darauf hingewiesen sein, dass nach Art. 397 eine (also für den speziellen Fall) bedungene oder eine (an dem Platze oder in dem betreffenden Hafengebiet allgemein) übliche sein kann.

Andere Vereinbarungen sind den drei Artikeln gegenüber nicht ausgeschlossen.

Der Ersatzanspruch ist auf Geld, nicht auf Naturalleistung gerichtet. In welchem Verhältniss die Ersatzberechtigten zum Gute stehen, ob sie Eigenthümer oder Spediteure u. s. w. sind, geht den ersatzpflichtigen Frachtführer nichts an; aber auch, wenn später etwa der Empfangsberechtigte das beschädigte Frachtgut ohne Verlust oder selbst mit Gewinn verkauft hat, so ist das für die Feststellung des Schadensersatzes ohne Belang. Die Deklaration des Interesses rechtzeitiger Lieferung eines Frachtgutes, wie sie allerdings eher auf den Eisenbahnen, als bei der Schifffahrt vorkommt, ist nicht massgebend für die Höhe des Entschädigungsanspruches im Verlustfalle.

(Haftung des Frachtführers für seine Leute.)

Art. 400: Der Frachtführer haftet für seine Leute und für andere Personen, deren er sich bei Ausführung des von ihm übernommenen Transportes bedient.

Seine Leute sind die in seinem Dienste ständig angestellten, andere Personen sind die unständig bei ihm beschäftigten oder auch Leute, die ihn sonst gar nichts angehen, z. B. wenn er den Transport durch andere Transportunternehmer besorgen lässt. Vgl. Art. 401. Es kann auch vorkommen, dass Jemand den Transport blos bis zu einem bestimmten Punkte übernimmt und nur die Verpflichtung eingeht, dass das Gut von da bestmöglich weiter geschafft wird; dann trifft für die weitere Strecke nicht zu „die Uebernahme“, daher auch nicht die Haftung dieses Paragraphen. Auch für die bösliche Handlungsweise seiner Leute haftet natürlich der Frachtführer, dagegen aber nicht für die eigenmächtigen Verpflichtungen, welche dieselben etwa übernommen haben. „Bei Ausführung des Transports.“ Damit will gesagt sein das Aus- und Einladen, Stauen, Wägen, Messen, Aufbewahren im Lagerschuppen am Quai, Avisiren von der erfolgten Ankunft des Guts etc., kurz jede vom Schiffer als Frachtführer vorzunehmende Handlung.

(Mehrere Frachtführer.)

Art. 401: Wenn der Frachtführer zur gänzlichen oder theilweisen Ausführung des von ihm übernommenen Transports das Gut einem anderen Frachtführer übergiebt, so haftet er für diesen und die etwa folgenden Frachtführer bis zur Ablieferung.

Der erste Absatz ist nur eine Konsequenz des vorausgegangenen Paragraphen. Dabei ist vor Allem zu bemerken, dass die verschiedenen

Frachtführer nicht gleichartig zu sein brauchen. Es kann sich beispielsweise an eine Eisenbahn oder ein Dampf- oder Segelschiff ein Fuhrmann reihen u. s. w. Die rechtliche Sachlage wird dadurch nicht geändert. Hier kommt gleich die interessante Frage: wie dann, wenn ein Binnenschiffer auf einen Seeschiffer folgt und von Ersterem nicht die Erfüllung des Frachtvertrags, sondern das Einstehen für das von dem Seeschiffer gezeichnete Konnossement verlangt wird? Hier ist der Schiffseigner nur dann verantwortlich, wenn er die durch das Konnossement begründete Lieferpflicht und die Vertretung derselben ausdrücklich oder stillschweigend übernommen hat. Jedenfalls ist es nach § 401 gleich, ob der nachfolgende Frachtführer ein Substitut, Unterfrachtführer des vorausgegangenen ist, der den ganzen Transport übernommen hat, oder ob derselbe nur als Zwischenfrachtführer eintritt. Der Schwerpunkt liegt auf der Thatsache, dass der nachfolgende Frachtführer den ursprünglichen Frachtvertrag angenommen hat, dadurch ist er selbstverständlich verpflichtet und zwar gegenüber dem Absender bezw. Empfänger gerade so, als ob er selbst von Anfang an den Transport übernommen hätte. Ja er kann diese Wirkung auch nicht etwa durch Vorbehalt, sei es auch in der Form von Protesten, oder durch Abreden mit seinem Vormann oder Notiz auf dem ursprünglichen Frachtbrief über den abweichenden Befund gegenüber dem Absender oder Empfänger beseitigen. Will er das, so muss er die Annahme des ursprünglichen Frachtbriefs ablehnen und einen neuen blos für seine Strecke ausstellen lassen. Derartige Proteste und Notizen haben übrigens doch wenigstens die eine Wirkung, dass sie für die Regresse der einzelnen Frachtführer gegen einen andern von Bedeutung sind. Aber nur in die Verpflichtungen des Vorgängers tritt der Nachmann (Nachfrachtführer) ein, nicht auch in die Rechte desselben. Dass die mehreren Frachtführer solidarisch haften, ist nach dem allen klar. Dieses Verhältniss ist durch Art. 280 Ha. bedingt, ein Regress durchaus statthaft. Das Rechtsverhältniss der mehreren successiven Frachtführer unter einander wird hauptsächlich (sonst auch bei Regulirung des Frachtsatzes) dann von Interesse, wenn der eine Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung des Guts dem Absender oder Empfänger hat Ersatz leisten müssen und nun gegen einen anderen Frachtführer Regress nimmt.

Der Gewerbebetrieb des Transporteurs ist hier im weitesten Umfange zu nehmen und namentlich nicht auf die unmittelbar auf den Transport gerichteten Handlungen zu beschränken. Die Analogie für die Schifffahrt ergiebt sich, wenn wir lesen, dass bei den Eisenbahnen nicht nur die Güterschaffner, Gepäckmeister, Lokomotivführer etc. in Frage kommen, sondern auch die Wagenputzer, Lampenwärter, Portiers, Bahnwärter etc.; ob dieselben mit dem konkreten Transport beauftragt oder wirklich unmittelbar beschäftigt sind, ist gleichgültig.

(Nachträgliche Verfügungen des Absenders.)

Art. 402. Der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er

nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist.

Dieser Artikel behandelt die Frage, wie lange muss der Frachtführer (immer auch hier festgehalten nicht der Zeichner des Ladescheins) den Anweisungen des Absenders oder desjenigen, welchen er als solchen ansehen muss, folgen, und von wann an muss er denen des Empfängers folgen? Dadurch wird aber nicht betroffen das Rechtsverhältniss zwischen Absender und Empfänger; insbesondere nicht, wann der Eigenthumsübergang von Ersterem auf Letzteren erfolgt sei, oder unter welchen Voraussetzungen der Absender befugt ist, die Nichtauslieferung an den Empfänger zu erwirken (right of stoppage, in transitu, droit de suite). § 36 der deutschen Konkursordnung bestimmt in dieser Beziehung: „Der Verkäufer oder Einkaufskommissionär kann Waaren, welche von einem anderen Orte an den Gemeinschuldner abgesendet und vom Gemeinschuldner noch nicht vollständig bezahlt sind, zurückfordern, insofern nicht dieselben schon vor der Eröffnung des Verfahrens an dem Orte der Ablieferung angekommen und in die Gewahrsam des Gemeinschuldners oder einer anderen Person für ihn gelangt sind.“ Beantwortet wird die vorstehende Frage damit, dass der Frachtführer späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts (Rücktransport ist darin überhaupt nicht inbegriffen) solange Folge zu leisten hat, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat. Die blosse Uebergabe des Frachtbriefs, bevor das Gut selbst am Orte der Ablieferung angekommen, ist jedoch ungenügend. Anders umgekehrt, wenn die Güter allein, ohne Aushändigung des Frachtbriefs am Bestimmungsorte dem Empfänger übergeben sind; denn damit ist der Transportvertrag ja erfüllt, es können die Güter nicht mehr zurückgefordert werden. Die Rückforderung des Guts hebt natürlich das Recht des Frachtführers auf den Frachtlohn nicht auf.

Zurückgabe ist lediglich die Wiederausladung desselben an dem Orte, wo es sich gerade befindet, nicht aber auch dessen Rücktransport an den Abgangsort. Die Anweisung des Absenders zur Rückgabe des Gutes kann in jeder Form: mündlich, schriftlich, durch Boten, telegraphisch, telephonisch u. s. w. geschehen.

(Aushändigung des Frachtgutes.)

Art. 403. Der Frachtführer ist verpflichtet, am Orte der Ablieferung dem durch den Frachtbrief bezeichneten Empfänger das Frachtgut auszuhändigen.

Die Frage einer Empfangsbescheinigung, die nicht üblich ist, steht offen. Unter „Aushändigen“ werden nach Massgabe einer Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts gleich wie mit den Ausdrücken „Ablieferung, Auslieferung, Ausantwortung“ diejenigen Akte verstanden, durch welche der Frachtführer die zum Zwecke des Transports durch Auflieferung (Uebergabe, Aufgabe, Lieferung, Einlieferung) erhaltene Gewahrsam nach

Beendigung des Transports mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgiebt, denselben durch die Anzeige von der Ankunft des Guts und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand setzt, sowohl über das Gut zu verfügen, wie selbst die weitere Obsorge für dasselbe zu übernehmen. Das Gut kann somit ausgehändigt oder ausgeliefert werden, ohne tradirt zu sein, zumal der Frachtführer, welcher nicht juristischer Besitzer ist, zu einem Tradiren im Rechtssinne an sich weder berechtigt noch verpflichtet ist, vielmehr nur zu einem thatsächlichen Verabfolgen. Aushändigen erfordert sonach nicht thatsächliche Entgegennahme, z. B. wenn das Gut in geschäftsüblicher Weise auf einen ein für allemal bestimmten Abladeplatz abgeladen wird, gleichviel, ob derselbe unter der ausschliesslichen Verfügung des Empfängers steht, z. B. Ablieferung in ein Zollmagazin. Auch dadurch kann die Uebergabe durch Vertrag geschehen, dass der Frachtführer, indem der Frachtvertrag beiderseits als erfüllt anerkannt wird, das Gut in Verwahrung übernimmt. Erklärt der Empfänger nicht abnehmen, die Fracht nicht zahlen zu wollen, so braucht der Frachtführer das Anerbieten nicht zu wiederholen; jetzt ist es Sache des Empfängers, sie zu holen. Die Verpflichtung des Frachtführers ist es dann nur, die Waare dem abholenden Empfänger gegen Zahlung der Fracht auszuliefern.

In der Aushändigungspflicht liegt auch die Avisirungspflicht; wenn das Gut vom Empfänger bei einem Frachtführer abzuholen ist, was bei der Schifffahrt vielfach vorkommen mag.

(Rechte des Empfängers.)

(a) vor Ankunft des Guts.)

Art. 404. Der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger ist vor Ankunft des Guts am Ort der Ablieferung dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherstellung des Guts erforderlichen Massregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu diesem Zweck nothwendigen Anweisungen zu ertheilen; die Auslieferung des Guts kann er vor dessen Ankunft am Orte der Ablieferung nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat.

Dieser Artikel bestimmt die Rechte, welche der Empfänger des Frachtguts, so lange das letztere noch auf der Reise ist, haben soll. Das sind darnach nur Erhaltungs- und Sicherheitsmassregeln. Dieser Fall wird eintreten, wenn etwa die Vollendung der Reise durch Naturereignisse, Einfrieren des Schiffs u. dgl., verhindert wurde, und der Absender entfernt wohnt. In solchem Falle, sagte sich der Gesetzgeber, muss der Empfänger diejenigen Verfügungen treffen können, die zur Vollendung der Reise, also zur Ausführung des Willens des Absenders erforderlich erscheinen. Dazu gehört etwa die Umladung des Guts, anderweitiger Transport zum Ablieferungsorte u. s. w., aber nicht eigenmächtige Abänderung des Ablieferungsortes selbst.

(b) nach der Ankunft des Gutes.)

Art. 405. Nach Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung ist der im Frachtbriefe bezeichnete Empfänger berechtigt, die durch den Frachtvertrag

begründeten Rechte gegen Erfüllung der Verpflichtung, wie sie der Frachtbrief ergiebt, in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen, sei es, dass er hierbei in eigenem oder fremdem Interesse handle; er ist insbesondere berechtigt, den Frachtführer auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Guts zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor der Anstellung der Klage eine nach Massgabe des Art. 402 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Viel weiter gehen bereits die Rechte des Empfängers, sobald das Gut am Orte der Ablieferung angekommen ist. Darnach kann der letztere gegen den Frachtführer die Rechte aus dem zwischen diesem und dem Absender abgeschlossenen Frachtvertrage verfolgen. Allein der Frachtführer ist zur Auslieferung der Waare nur verpflichtet gegen Zahlung der Fracht. Ob der Empfänger selbst der eigentliche Empfänger ist oder nur der Kommissionär bezw. Spediteur desselben, ist gleichgiltig. Wenn übrigens oben gesagt ist, dass ein Frachtbrief nicht nothwendig sei, so ist hier jedenfalls das Vorhandensein eines Frachtbriefes vorausgesetzt, ohne dass deshalb der Frachtbrief über den Umfang der Rechte des Empfängers unbedingt entscheidend zu sein brauchte.

(Gutsannahme.)

Art. 406. Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefs wird der Empfänger verpflichtet, dem Frachtführer nach Massgabe des Frachtbriefs Zahlung zu leisten.

Dass mit dem Gut auch der Frachtbrief ausgeliefert zu werden brauchte, ist formell nicht erforderlich, im Gegentheil wird der Frachtbrief in der Regel nur präsentirt werden. Zahlung leisten nach Massgabe des Frachtbriefs heisst Frachtzahlung gegen Gutsauslieferung Zug um Zug. Die ganze Bestimmung setzt wieder Kenntniss der Vertragsberedung zwischen Absender und Frachtführer inhaltlich des Frachtvertrags voraus: „nach Massgabe des Frachtbriefs". Doch kann auch hier Orts-Geschäftsüblichkeit in Betracht kommen, sobald dieselbe mit dem Inhalte des Frachtbriefes nicht in Widerspruch steht. Wenn das Gut ausgeliefert ist, ohne dass der Frachtbrief noch vorgelegt war, so kann der Empfänger, welcher nach Inhalt des Frachtbriefs nicht annehmen will, das Recht der Rückgabe offen lassen. Vergleiche auch Ha. Art. 409 „Pfandrecht des Frachtführers."

Zahlung leisten nach Massgabe des Frachtbriefes heisst dem Umfange nach alle aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Verpflichtungen, die der Frachtführer vor der Uebergabe des Gutes nur retentionsweise, möglicherweise auch pfandweise geltend machen kann, begleichen.

(Unbekannter Empfänger.)

Art. 407. Wenn der bezeichnete Empfänger des Guts nicht auszumitteln ist oder die Annahme verweigert, oder wenn Streit über die Annahme oder den Zustand des Guts entsteht, so kann der Betheiligte den letzteren durch Sachverständige feststellen lassen.

Die Sachverständigen ernennt auf Ansuchen des Betheiligten das Handelsgericht oder in dessen Ermangelung der Richter des Orts.

Die Sachverständigen haben ihr Gutachten schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten.

Das Gericht kann auf Ansuchen der Betheiligten verordnen, dass das Gut in einem öffentlichen Lagerhause oder bei einem Dritten niedergelegt und dass es ganz oder zu einem entsprechenden Theile behufs Bezahlung der Fracht und der übrigen Forderungen des Frachtführers verkauft wird.

Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen oder um Verfügung des Gerichts wegen Niederlegung und wegen Verkauf des Guts wird die Gegenpartei, wenn sie am Orte anwesend ist, gehört.

Hier ist ein Recht des Frachtführers dargestellt, welches in gleicher Weise auch dem Käufer (Art. 348) und dem Kommissionär (Art. 365) eingeräumt ist. Zuständig zur Ernennung von Sachverständigen ist nach der jetzigen C.P.O. (Einführungsgesetz § 13 Abs. 4) das Amtsgericht. Es handelt sich dabei um eine Art Beweis zum ewigen Gedächtniss oder, wie das jetzige Gesetz sagt, um die Sicherung des Beweises. Auch die Gegenpartei wird gehört, wenn sie am Orte anwesend ist, im Uebrigen kann sie auch anderen Falls vom Richter gehört werden. Dieses Verfahren ist kein streng prozessualisches, sondern eine richterliche Verfügung nach Beurtheilung des Sachverhalts, gegen welche daher auch nicht die ordentlichen Rechtsmittel, nur die Beschwerde zulässig ist.

Die Sachverständigen müssen bei der Untersuchung im Wesentlichen selbst in Person thätig sein. Gewisse Verrichtungen (Zählen, Wägen, Messen etc.) können sie unter ihrer Aufsicht durch Andere vornehmen lassen.

Annahmeverweigerung liegt auch im Annahmeverzug; ein Gut kommt an, es wird das in den Zeitungen des Ankunftsortes ausgeschrieben und es meldet sich der Empfänger nicht.

(Frachtzahlung.)

Art. 408. Durch Annahme des Guts und Bezahlung der Fracht erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer.

Die Bestimmung über die Verjährung der Klagen und Einreden gegen den Spediteur wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Ablieferung des Guts (Art. 386) finden auch auf den Frachtführer Anwendung.

Wer das Gut annimmt und zugleich die Fracht dafür bezahlt, von dem nimmt das Gesetz an, dass er die Richtigkeit des ausgeführten Transports billigt und knüpft an diesen Akt das Erlöschen aller Ansprüche gegen den Frachtführer (nicht auch umgekehrt des Frachtführers). Um etwaige Ansprüche des Empfängers gegen den Absender handelt es sich dabei natürlich nicht. Daraus resultirt die Pflicht des Empfängers, sofort das Empfangene zu untersuchen, ob keine Mängel sich zeigen, auf Grund deren er den Frachtführer verantwortlich machen und demgemäss den Frachtlohn einbehalten könne. Diese Pflicht der Untersuchung ist eine sofortige, aber auch das Verlangen der Feststellung des Verlustes oder der Entschädigung muss sofort nach der Entdeckung geschehen. Es kann also nicht der Empfänger dem Frachtführer erklären, er nehme einstweilen die Waare nur unter Protest an; dagegen kann ein solches Uebereinkommen

von Empfänger und Frachtführer natürlich recht wohl statthaben, nur nicht einseitig. Wer freilich die Fracht vorausbezahlt hat, hat damit den Transport nicht billigen können, auf Frankotransporte ist also dieser Paragraph nicht anwendbar. Auch nicht, wenn Stückgüter verloren gegangen sind, da hier kein Empfang statt hatte.

(Garantieen des Frachtführers.)
(a) **Ein** Frachtführer.)

Art. 409. Der Frachtführer hat wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Fracht- und Liegegelder, sowie wegen der Zollgelder und anderer Auslagen ein Pfandrecht an dem Frachtgut. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut zurückbehalten oder niedergelegt ist; es dauert auch nach der Ablieferung noch fort, insofern der Frachtführer es binnen 3 Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, und das Gut noch bei dem Empfänger oder bei einem Dritten sich befindet, welcher es für den Empfänger besitzt.

Er kann zu seiner Befriedigung den Verkauf des Guts oder eines Theiles desselben veranlassen (Art. 407). Er hat dieses Recht auch gegenüber den übrigen Gläubigern und der Konkursmasse des Eigenthümers.

Vgl. § 64. Dieser Artikel bestimmt das Pfandrecht des Frachtführers, welches sich auf alle durch den Frachtvertrag, also nicht blos inhaltlich des Frachtbriefs, sich ergebenden Forderungen erstreckt, beispielsweise auch auf die Ansprüche auf Grund eines Verschuldens des Absenders. Dieses Pfandrecht dauert noch länger als der Besitz am Pfandgut: wenn man es drei Tage nach der Ablieferung oder Niederlegung des Guts gerichtlich geltend macht; Art. 624 des Seerechts hat eine Frist von 30 Tagen. Es ist kein Grund, jene lange Frist auf die Binnenschifffahrt anzuwenden. Voraussetzung ist für die Geltendmachung des Pfandrechts, dass das Gut noch in den Händen des Empfängers oder eines Dritten ist, der es für den Empfänger besitzt; denn in späteren Händen erlischt dasselbe (Art. 306 „Wenn Waaren oder andere bewegliche Sachen bei einem Kaufmann in dessen Handelsbetrieb veräussert oder übergeben worden sind, so erlangt der redliche Erwerber das Eigenthum, auch wenn der Veräusserer nicht Eigenthümer war. Das früher begründete Eigenthum erlischt. Jedes früher begründete Pfandrecht oder sonstige dingliche Recht erlischt, wenn dasselbe dem Erwerber bei der Veräusserung unbekannt war“). — In der Handelsgesetzbuch-Kommission war s. Z. auch die Frage aufgeworfen worden, soll nicht auch, wie nach Art. 630, die gerichtliche Deposition angeordnet werden? Dann könne ja der Frachtführer die einstweilige Auszahlung der deponirten Summe gegen Kaution verlangen. Allein man fürchtete, eine solche Bestimmung werde manchen Frachtführer, der keine genügende Bürgschaft stellen könne, zu Grunde richten; chikanöse Vorenthaltungen eines Frachtlohns, um einen Nachlass an demselben zu erhalten, seien erfahrungsgemäss nicht selten und müssten vermieden werden. Nach der vorliegenden Bestimmung kann der Verkauf stattfinden, auch vor rechtskräftiger Feststellung der Forderung des Frachtführers, wie schon bei Art. 407 dargelegt wurde. Das hier erwähnte Pfandrecht ist unabhängig

von den Rechten des Absenders an dem Gut. Die dreitägigen Fristen sind gegeben, damit der Frachtführer mit der Ablieferung des Guts seinerseits vorgehen kann. Bei Berechnung der Frist ist der Tag der Ablieferung nicht mit einzurechnen. Nach der deutschen Konkursordnung § 41 Ziff. 8 steht dieses Pfandrecht dem Faustpfandrecht im Konkurse des Absenders oder Empfängers gleich.

(b) **Mehrere** Frachtführer.)

Art. 410. Geht das Gut durch die Hände mehrerer Frachtführer, so hat der letzte bei der Ablieferung, sofern nicht der Frachtbrief das Gegentheil bestimmt, auch die aus dem Frachtbriefe sich ergebenden Forderungen der vorhergehenden einzuziehen und deren Rechte, insbesondere auch das Pfandrecht, auszuüben.

Der vorhergehende Frachtführer, welcher von dem nachfolgenden befriedigt ist, überträgt auf diesen von Rechtswegen seine Forderung und sein Pfandrecht.

In gleicher Art wird die Forderung und das Pfandrecht des Spediteurs auf den nachfolgenden Spediteur und den Frachtführer übertragen.

Das Pfandrecht der Vormänner besteht so lange, als das Pfandrecht des letzten Frachtführers.

Dieser Fall setzt voraus, dass das Gut durch die Hände verschiedener Frachtführer geht und dass ein Frachtbrief (anders später beim Ladeschein) ausgestellt ist. Der letzte Frachtführer hat darnach jedenfalls die sich aus dem Frachtbrief ergebenden Forderungen seiner Vormänner einzuziehen und zwar als deren Beauftragter. Wenn er dieselben durch Nachnahme befriedigt hat, so kann er seinerseits das Pfandrecht und den damit zusammenhängenden Verkauf bethätigen. Ist freilich kein Frachtbrief ausgestellt, so ist der letzte Frachtführer nur berechtigt, seinen eigenen Frachtlohn zu beheben. Doch hat auch er das Pfandrecht zu wahren und kann zur Vertretung seiner Vormänner berechtigt werden.

(Rang der Pfandrechte am Frachtgut.)

Art. 411. Wenn auf demselben Gute zwei oder mehrere gemäss den Art. 374, 382 und 409 begründete Pfandrechte bestehen, so geht unter denjenigen Pfandrechten, welche durch die Versendung oder durch den Transport des Guts entstanden sind, das später entstandene dem früher entstandenen vor; diese Pfandrechte haben sämmtlich den Vorrang vor dem Pfandrecht des Kommissionärs und vor dem Pfandrecht des Spediteurs für Vorschüsse; unter den letzteren Pfandrechten geht das früher entstandene dem später entstandenen vor.

Durch diesen Paragraphen wird der Rang der an einer Waare entstehenden Pfandrechte geregelt; eine solche Konkurrenz kann nur dann in die Erscheinung treten, wenn der Verkaufserlös zur Befriedigung sämmtlicher Pfandgläubiger nicht ausreicht. Hat der abliefernde Frachtführer die Vormänner befriedigt, so macht er die ihm zustehende Gesammtforderung geltend. Eine Konkurrenz ist hier ausgeschlossen, da die inzwischen etwa entstehende Forderung des Kommissionärs jedenfalls zurücksteht. Treten mehrere Pfandgläubiger, wenn auch vertreten durch den abliefernden Frachtführer, auf, so gehören in die I. Klasse

a) sämmtliche Forderungen der an dem Transport des Guts betheiligten Frachtführer mit Einschluss sämmtlicher auf das Gut ver-

wendeter Auslagen und insbesondere auch mit Einschluss der Forderungen aus bezahlten Nachnahmen ohne Rücksicht auf die Eigenschaft derjenigen Forderung, welche durch die Zahlung der Nachnahme getilgt ist, so dass auch der vom Spediteur gegebene und als Nachnahme entnommene Vorschuss vom Frachtführer hier geltend gemacht werden kann.

b) Die Forderungen des Spediteurs, welche aus der Versendung des Guts entstanden sind, einschliesslich des vom Vormanne auf Nachnahme Bezahlten, wie zu a, jedoch mit Ausschluss der von ihm gegebenen Vorschüsse. Das jüngere Pfandrecht geht dem älteren vor.

II. Klasse: Forderungen des Spediteurs aus eigenen Vorschüssen und denen des Kommissionärs. Hier geht an sich das ältere dem jüngeren vor, soweit nicht Art. 306 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs (Verkauf oder Verpfändung einer Waare im Handelsbetrieb als Erlöschungsgrund) oder ein entsprechender Grundsatz des bürgerlichen Rechts Platz greift.

(Verlust des Pfandrechts am Frachtgut.)

Art. 412. Wenn der Frachtführer das Gut ohne Bezahlung abliefert und das Pfandrecht nicht binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht, so wird er, sowie die vorhergehenden Frachtführer und die Spediteure des Rückgriffs gegen die Vormänner verlustig. Der Anspruch gegen den Empfänger bleibt in Kraft.

Nach diesem Paragraph ist die Ausführung des Pfandrechts seitens des abliefernden Frachtführers eine Verpflichtung, die derselbe gegen seine Vormänner hat. Die Vormänner [d. h. der Vorfrachtführer, Spediteur und Absender (Spediteur)] selbst werden daher bei der Kurzlebigkeit des fraglichen Rechts gut thun, den Frachtführer anzuweisen, etwa durch Vermerk auf dem Frachtbriefe nur gegen Zahlung abzuliefern. Die blosse Geltendmachung des Pfandrechts sichert die Erhaltung des Regresses gegen den Vormann auch dann, wenn das Pfandrecht binnen drei Tagen verloren gegangen wäre dadurch, dass es an Dritte veräussert oder verpfändet und übergeben worden ist. Die Konsequenzen der Ablieferung ohne Bezahlung und ohne Geltendmachung des Pfandrechts machen des Rückgriffs wegen aller sonst aus dem Frachtvertrage zustehenden und nach Art. 409 durch Pfand gesicherten Forderungen, also z. B. auch wegen der Liegegelder verlustig, soweit man sich aus dem Gute hätte befriedigen können. Nur Ansprüche auf Grund der Bereicherung bleiben in Kraft. Allerdings ist dieses hier geschaffene Mittel ein drastisches, aber es ist geboten, um den Ablieferer zur Realisirung seiner Forderung zu treiben.

(Inhalt des Ladescheins.)

Vgl. über Art. 414—420 § 71 ff. im Allgemeinen.

Art. 414. Der Ladeschein enthält:

1. Die Bezeichnung der geladenen Güter nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen;

2. den Namen und Wohnort des Frachtführers;

3. den Namen des Absenders;

4. den Namen desjenigen, an den oder an dessen Ordre das Gut abgeliefert werden soll. — Als solcher ist der Absender zu verstehen, wenn der Ladeschein lediglich an Ordre gestellt ist;

5. den Ort der Ablieferung;

6. die Bestimmung in Ansehung der Fracht;

7. den Ort und Tag der Ausstellung.

Der Ladeschein muss von dem Frachtführer unterzeichnet sein.

Der Absender hat dem Frachtführer auf dessen Verlangen eine von ihm unterzeichnete gleichlautende Kopie des Ladescheines auszuhändigen.

Hier ist es anders als beim Frachtbriefe (vgl. oben Art. 392). Der Ladeschein muss vom Frachtführer oder dessen legitimirtem Vertreter z. B. dem Steuermann, Kapitän unterzeichnet sein. Der Charakter des Ladescheins geht nicht verloren, wenn das eine oder andere dieser Momente 1—7 fehlen sollte. Freilich ist es Sache des einzelnen Falles, welche Momente fehlen dürfen, damit noch immer eine verpflichtende Ladescheinurkunde anzunehmen ist. Die Klausel „Inhalt unbekannt", die im Konnossement nicht ungebräuchlich ist, ist im Binnenfrachtrecht ungewöhnlich, sie wird aber in den Empfangsbescheinigungen der Binnentransportübernahme ausgedrückt z. B. im Verkehr der Dampfer auf dem Kurischen Haff. Dass der Ladeschein in der Regel Ordrepapier ist, lässt schon Ziffer 4 ersehen.

(Rechtliche Bedeutung des Ladescheines.)

Art. 415. Der Ladeschein entscheidet für die Rechtsverhältnisse zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger des Guts; die nicht in demselben aufgenommenen Bestimmungen des Frachtvertrages haben gegenüber dem Empfänger keine rechtliche Wirkung, sofern nicht auf dieselben ausdrücklich Bezug genommen ist. Für die Rechtsverhältnisse zwischen Frachtführer und Absender bleiben die Bestimmungen des Frachtvertrages massgebend.

Der Frachtbrief ist Beweismittel für das zwischen dem Frachtführer und dem Absender bestehende Frachtvertragsverhältniss; über das Rechtsverhältniss zwischen Frachtführer und Empfänger aber entscheidet der Ladeschein; daher kann sich der Letztere auf den Ersteren beziehen allgemein: laut Frachtbrief oder speziell: Fracht laut Frachtbrief. Zwar kann der Frachtführer, welcher den Ladeschein gezeichnet hat, mit dem Empfänger noch anderweite Abreden treffen, nur verbinden diese nicht den nachfolgenden Frachtführer an sich; umgekehrt wirken auch die etwaigen besonderen Abreden des Nachfolgers des Frachtführers auf den ursprünglichen nicht, wenn nicht der Letztere vom Ersteren dieserhalb bevollmächtigt worden ist.

Dieser Artikel entspricht mehrfach dem Art. 653 Ha., nur ist der 2. Buchsatz des Absatz 1 hier nicht aufgenommen und zwar absichtlich: „Insbesondere muss die Ablieferung der Güter an den Empfänger nach Inhalt des Konnossements erfolgen". Der Ladescheininhaber wird durch Ablieferung des zum Transport Erhaltenen frei, auch wenn dasselbe weniger ist, als das im Ladeschein aufgeführte Gut; die Verbindlichkeit der Lieferung ist also beim Ladescheine keine so strikte wie im Seerechte.

(Spätere Anweisungen des Absenders.)

Art. 416. Wenn der Frachtführer einen Ladeschein ausgestellt hat, darf er wegen späterer Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung des Guts an einen andern als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur dann Folge leisten, wenn ihm der Ladeschein zurückgegeben wird. — Handelt er dieser Bestimmung entgegen, so ist er dem rechtmässigen Inhaber des Ladescheins für das Gut verpflichtet.

Hat der Absender den Ladeschein aus der Hand gegeben, aber gleichwohl ein rechtliches Interesse, die Auslieferung zu verhindern, so kann er sich nur durch Arrest helfen, falls er solchen nach allgemeinen Regeln herbeizuführen im Stande ist; denn ein dem Absender zufolge seines Verhältnisses zur Waare oder zum Empfänger zustehendes Verfügungsrecht (droit de suite) erleidet durch Ausstellung des Ladescheins keine Aenderung.

(Empfangslegitimation für das Frachtgut.)

Art. 417. Zum Empfange des Guts legitimirt ist derjenige, an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll, oder auf welchen der Ladeschein, wenn er an Order lautet, durch Indossament übertragen ist.

Vgl. § 71 Abs. 3. Enthält der Ladeschein eine Nothadresse, so muss der Frachtführer an den Nothadressaten abliefern, falls der im Ladeschein an erster Stelle bezeichnete Empfänger nicht im Besitze des Ladescheines ist oder sich nicht rechtzeitig, d. h. vor Ablieferung des Gutes an den Nothadressaten beim Frachtführer meldet.

(Rechte des Frachtführers bei der Ablieferung.)

Art. 418. Der Frachtführer ist zur Ablieferung des Guts nur gegen Rückgabe des Ladescheins, auf welchem die Ablieferung des Guts zu bescheinigen ist, verpflichtet.

Im Falle des Verlustes eines auf Namen lautenden Ladescheines muss der Frachtführer gegen gesonderte Quittung und eventuell gegen Leistung einer Sicherheit an den Empfänger abliefern, falls derselbe den Ladeschein nicht hat amortisiren lassen; lautet dagegen der zu Verlust gegangene Ladeschein an Ordre, so braucht der Frachtführer nur nach Durchführung des Amortisations-Verfahrens abzuliefern und zwar an denselben, der das Amortisationsurtheil erwirkt hat.

(Sonstige Rechte und Pflichten des Frachtführers bei Ladescheinen.)

Art. 419. Im Uebrigen kommen die Bestimmungen für die Rechte und Pflichten des Frachtführers auch in dem Falle zur Anwendung, wenn ein Ladeschein ausgestellt ist.

„Im Uebrigen“ heisst, sofern nicht in den Art. 413—418 etwas anderes entweder ausdrücklich oder indirekt bestimmt ist.

(Transporte durch Frachtgeschäfte nicht treibende Kaufleute.)

Art. 420. Wenn ein Kaufmann, dessen gewöhnlicher Handelsbetrieb sich nicht auf die Ausführung von Frachtgeschäften erstreckt, in einem einzelnen Falle einen Transport von Gütern zu Lande oder auf Flüssen und Binnengewässern auszuführen beginnt, so kommen die Bestimmungen dieses Titels auch in Bezug auf ein solches Geschäft zur Anwendung.

Ladung des Schiffes (§§ 27—45).

§ 27[1][2].

a) bei im ganzen verfrachteten Schiffen (§§ 27—37).

(Ha. Art. 561.)

Abs. 1. Ist das Schiff im Ganzen[3] verfrachtet, so hat der Frachtführer[4] dasselbe zur Einnahme der Ladung an den von dem Absender ihm angewiesenen[5] Platz hinzulegen.

Abs. 2. Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig[6] erfolgt, oder wenn die Wassertiefe[7], die Sicherheit des Schiffes[8] oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der ertheilten Anweisung nicht gestatten, so kann[9] der Frachtführer, [10]falls der Absender auf die Aufforderung nicht unverzüglich[11] einen geeigneten Ladeplatz bezeichnet, an einem der[12] ortsüblichen[13] Ladeplätze[14] anlegen. [10]Er hat bei der Wahl des Ladeplatzes das Interesse des Absenders thunlichst zu berücksichtigen[15].

Abs. 3. Die Verladung an verschiedenen Ladeplätzen des Abgangsortes[16] vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist[17]. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten[18]. Die Dauer der Ladezeit[19] wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt[20].

Zu § 27.

[1]) Wie schon die Ueberschrift dieses Paragraphen erkennen lässt, folgt hier genau in der Reihe wie sich der Güterverkehr zu Wasser vollzieht, die Regelung von Fall zu Fall; zuerst die Ladung, dann die Löschung und zwar in einer Dreitheilung:

a) Verfrachtung des Schiffes im Ganzen;
b) Verfrachtung nur eines Theiles desselben;
c) Verfrachtung von Stückgütern.

Zwar wurden gegen diese Art der Sachbehandlung in der Sachverständigen-Kommission Bedenken von der Elbe her laut: die Raummiethe eines Schiffes werde kaum ernstlich in's Auge zu fassen sein; fast immer handle es sich um die Miethe eines ganzen Schiffes oder um Stückgüter. Vielleicht gehörte auch die erstere zu den Seltenheiten. Nur für den Rhein dürfte Letzteres schwerlich gelten, man denke nur an die grossen Getreidetransporte rheinaufwärts; aber auch an verschiedene Waarentransporte besonders der chemischen Industrie thalwärts u. s. w. u. s. w. Unter allen Umständen ist es gut, wenn das Gesetz allen Möglichkeiten der Schiffbenutzung den Weg von vornherein ebnet. Die Bestimmungen des § 27 entsprechen im Wesentlichen dem Seerecht. Darnach besteht zunächst

ein Recht des Absenders auf Anweisung des Ladeplatzes; dasselbe geht aber verloren, wenn es innerhalb bestimmter Zeit nicht oder in nicht geeigneter Weise ausgeübt wird. Darüber Näheres in Absatz 2. Das Recht des Absenders lebt aber noch einmal auf, wenn ihm der Frachtführer mittheilt, dass aus den im Gesetze angegebenen Gründen der Ladeplatz nicht benutzt werden könne. In einem solchen Fall muss aber der Absender sich dann „unverzüglich" entscheiden. Auch sonst soll der Schiffer das Interesse des Absenders im Auge behalten. Das Interesse des Absenders, an verschiedenen Plätzen Ladungen vorzunehmen, ist besonders in Abs. 3 geregelt. Ueber die civilrechtlichen Folgen des Zuwartens des Schiffers hat das Gesetz nichts bestimmt, während in dem ursprünglichen Entwurfe hier besondere Bestimmungen vorgesehen waren. — Darüber unten.

²) Die Bestimmungen dieses Paragraphen gelten in erster Linie; etwa bestehende Gebräuche und Usancen stehen dagegen zurück; das ist ausdrücklich bei der Berathung des Entwurfs zum Ausdruck gebracht worden, aber natürlich nur insoweit eben auch das Gesetz wirklich Bestimmungen trifft; soweit das nicht der Fall, kommt das Ortsrecht freilich zur Geltung im Sinne des Art. 1 Ha. Vertragliche Abänderungen, auch durch Konnossementsbedingungen, sind natürlich zulässig.

³) Der Frachtvertrag ist eine Art des Miethvertrages, er gestaltet sich verschieden, je nachdem der Frachtführer nur den Transport eines bestimmten Gutes (Stückgütervertrag vergl. § 39 bez. 54) auf seinem Schiffe übernimmt oder dem Absender die Benutzung des Schiffes selbst zum Transport von Gütern überlässt. Im ersteren Falle liegt ein Vertrag über Handlungen des Vermiethers vor, mit der Eigenthümlichkeit, dass nicht schlechtweg die Beförderung des Gutes nach einem bestimmten Orte, sondern die Beförderung auf diesem Schiffe übernommen ist. (Vgl. § 44.) In einem anderen hier vorliegenden Falle steht der Frachtvertrag der Miethe nahe. Er unterscheidet sich aber von der reinen Miethe einer Sache, auch abgesehen davon, dass die Benutzung des Schiffes nur zu einem bestimmten Zweck, zu einer oder mehreren bestimmten Reisen gewählt wird, dadurch, dass hier die Sachmiethe stets noch mit einer Dienstmiethe verbunden ist. Denn der Frachtführer hat auch dann, wenn das Schiff im Ganzen verfrachtet ist, mit dem Schiffe dem Schiffer die Schiffsmannschaft zu stellen und deren Dienste zu gewähren. Auf der See spricht man in dem Falle, wo das Schiff im Ganzen verfrachtet wird (d. h. en bloc, en rouge, en plein, en entière, entire ship, general ship) von einem Chartervertrag. — Absender oder der den Frachtvertrag Abschliessende kann ein Einzelner oder eine Mehrheit von Einzelnen sein; wieder etwas anderes ist es und gehört unter § 38, wenn mehrere unabhängig von einander jeder einen bestimmten Theil eines Schiffes miethen. Ueber die rechtzeitige Anweisung im ersteren Falle vgl. Ziff. 6.

⁴) Ueber den Unterschied des Frachtführers vom Schiffer vgl. § 7 und die dortigen Anmerkungen. In der Regel wird der Schiffer oder der Schiffseigner auch der Frachtführer sein, aber er braucht es nicht zu sein; auch der Spediteur, der sich der Schifffahrt für seine Transportzwecke bedient, kann der Frachtführer sein.

[5]) In der Sachverständigen-Kommission wurde anheimgegeben, ob es nicht heissen müsse: „anzuweisenden Platz“. Sprachlich richtiger dürfte das gebrauchte Wort: „angewiesenen“ Platz sein; denn erst auf Grund einer geschehenen Anweisung kann der Frachtführer die ihm dadurch gewordene Aufgabe erfüllen.

[6]) Rechtzeitig ist eine Anweisung, welche entweder schon im Voraus oder doch auf Meldung der Ladebereitschaft so frühzeitig erfolgt, dass der Beginn der Ladezeit dadurch nicht verzögert wird. Wenn an einem Platze oder in einem Hafen darüber, was rechtzeitg ist, Usancen bestehen, so kommen diese natürlich zur Geltung, sonst hat darüber der Richter zu entscheiden. So ist z. B. für die Seeschifffahrt in Bremerhaven eine besondere Bestimmung bezüglich der Rechtzeitigkeit gegeben: „innerhalb der nächsten 24 Stunden nach Ankunft des Schiffes auf der Rhede von Bremerhafen“. — Ursprünglich war auch der Fall vorgesehen: „wenn von mehreren Befrachtern nicht derselbe Platz angewiesen wird“; dieser Fall ist im letzten Entwurfe in Wegfall gekommen, weil ja in einem solchen Falle eine rechtswirksame Anweisung überhaupt nicht vorliegt, daher die Anweisung keine rechtzeitige ist; letzteres ist nur der Fall, wenn alle Interessenten an demselben Schiffe durch einheitlichen Willen einen Ladeplatz anweisen. Die weitere Frage: ob die nicht rechtzeitige Anweisung verschuldet oder unverschuldet seitens des Absenders ist, kann nur dahin beantwortet werden, dass es darauf hier nicht ankommt: aus welchem Grunde immer die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt, immer treten die Folgen dieser Thatsache ein.

[7]) Das heisst also: die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse im Sinne des § 8 Abs. 2: zu hohes oder zu niedriges Wasser im Allgemeinen, eine Sandbank an der betreffenden Stelle, Eis, Eistreiben u. s. w.

[8]) Der Schiffer braucht also nicht unter allen Umständen an dem ihm angewiesenen Platz im Hafen anzulegen, sondern nur dann, wenn dies ohne Gefährdung des Schiffes geschehen kann.

[9]) Nach dem Seerecht muss das der Schiffer thun; während also dort eine Pflicht vorliegt, ist hier nur eine Befugniss des Schiffers statuirt. Es ist, meinen die Motive, nicht unbedenklich und entspricht auch nicht dem eigenen Interesse des Absenders, den Frachtführer ohne Weiteres für haftbar zu erklären, wenn er im Falle der Verzögerung oder der Unausführlichkeit der Anweisung des Absenders nicht seinerseits sofort den Ladeplatz gewählt hat. Aber das geht nicht so weit, dass es ausgeschlossen ist, dass im einzelnen Falle, insbesondere wenn unter den gegebenen Umständen eine anderweite Anweisung des Absenders nicht zu erwarten ist, der Frachtführer nach den Grundsätzen von Treue und Glaube in Vertragsverhältnissen sich verantwortlich macht, wenn er es unterlässt, von der ihm eingeräumten Befugniss Gebrauch zu machen und dem Absender die Kosten, welche durch längeres Warten auf die Anweisung entstehen, zu ersparen. Ob ein solcher Fall vorliegt oder nicht, hat also der Richter im gegebenen Falle zu entscheiden. Daraus ergiebt sich die naheliegende Mahnung, in allen solchen Fällen durch Vertrag klare sichere Sachlage möglichst schon vorher zu schaffen. „Kann“ ist hier nicht etwa: es ist im Grossen und

Ganzen in sein Belieben gestellt, überhaupt einen Ladeplatz aufzusuchen, einfach die Sache zu lassen wie sie geht. „Kann“ ist hier wie oft in der Gesetzgebung (z. B. in dem deutschen Tabaksteuergesetz von 1879) vielmehr als: es ist dem Schiffer gestattet, in diesem Falle einen der ortsüblichen Ladeplätze oder einen Ladeplatz aufzusuchen. Es liegt eben zugleich eine Verpflichtung darin, das unter allen Umständen zu thun; denn wenn er das nicht thut, hat er entweder keinen Anspruch auf Entschädigung für seinen Verlust, der Absender aber vielleicht unter Umständen noch das Recht der Entschädigung seinerseits selbst. Es ist vielmehr wie wenn gesagt ist: „dann mag er einen der ortsüblichen Häfen aufsuchen, es ist aber wieder nicht so viel, wie im Seerecht das „muss“.

[10]) Diese ganze Beschränkung „falls u. s. w.“ mit dem letzten Buchsatze des Abs.: „Er hat bei der Wahl u. s. w.“ hat ursprünglich nicht in dem Entwurfe gestanden, sie kam erst aus dem Entwurfe der Magdeburger Kaufmannschaft von Dr. Hatschek hinein im Interesse des Absenders. Der treibende Gedanke war, nicht ausschliesslich dem Schiffer zu überlassen, wo er anlege; man wies in der Sachverständigen-Kommission darauf hin, dass in einzelnen Häfen die mehreren ortsüblichen Ladestellen oft sehr weit auseinander liegen: so seien in Dresden 3 Ladeplätze, einer derselben liege eine Stunde von der Stadt. Hier könnte der Schiffer durch Eigensinn den Absender in hohem Masse schädigen, Verlust und Kosten herbeiführen. Also ist der Zwischensatz ein Schutz des Absenders in solchen Häfen mit weit auseinander liegenden Ladeplätzen.

[11]) Heisst also Zug um Zug, etwa ähnlich wie beim Entstehen eines Vertrages unter Abwesenden. Mit demselben Verkehrsmittel, durch welches der Frachtführer die Anzeige der Unmöglichkeit an dem angegebenen Platze anzulegen bekannt giebt, darf auch die Anweisung eines anderen Löschplatzes erwartet werden. Näheres ist im gegebenen Falle durch den Richter festzustellen. Jedenfalls setzt das „Unverzüglich“ eine ungleich raschere Erledigung voraus als die „Rechtzeitigkeit“ der ersten Anweisung. In dem Entwurf Hatschek heisst es „sofort“.

[12]) Wir haben also hier einen Fall, wo mehrere Ladeplätze, welche allgemein benutzt werden, in einem Hafen zu Gebote stehen. Da ist es dann Sache des Frachtführers, einen auszuwählen, wenn die in diesem Absatz erwähnten Voraussetzungen gegeben sind, das heisst wenn der Absender in Verzug gesetzt ist.

[13]) Hier kommt also auch der Ortsgebrauch, die örtliche Uebung, die bestehende Usance voll und unbeschränkt in Betracht. Aus diesem örtlichen Rechte allein ist zu erkennen, welcher Ladeplatz allgemein benutzt wird. Selbstverständlich muss aber der Frachtführer bei seiner Wahl auch die örtlichen Verordnungen und die ihm von der Hafenpolizei innerhalb ihrer Befugnisse ertheilten Anweisungen beachten. Wo also die Einrichtung besteht, dass die Schiffe überhaupt nur an einem von der Hafenbehörde zu bestimmenden Platze anlegen dürfen, ist weder für ein Wahlrecht des Absenders noch für ein solches des Frachtführers Raum. In derartigen Fällen hat der Frachtführer sein Schiff ohne Weiteres an einen ihm von

der Behörde bezeichneten Platz zu bringen; jede anderweite Anweisung des Absenders würde von vorneherein als unausführbar im Sinne des 2. Absatzes zu bezeichnen sein.

Natürlich macht eine besondere Ausnahme die Anweisung des Absenders an seinem eigenen privaten Platze im Hafen, wenn das nicht auch der Hafenpolizeiordnung entgegen sein sollte.

[14]) In der Reichstagssitzung wurde beantragt beizufügen: „oder in Ermangelung eines solchen an dem nächst gelegenen Ladeplatze". Der Antrag setzt voraus, dass es in einem Hafen ortsübliche Ladeplätze nicht giebt oder dass die vorhandenen besetzt sind. „Wo will also," fragt der Antragsteller, „in einem solchen Falle der arme Schiffer anlegen." Der Sinn des Gesetzes ist aber jedenfalls der, dass der Schiffer an dem Ladeplatze anlegen soll, der die Interessen des Absenders mit in Betracht zieht. Eine gegentheilige Auffassung käme aber zu dem Absurdum, dass der Schiffer überhaupt nicht anzulegen brauchte und einfach warten könnte, bis der Absender einen Ladeplatz bestimmte; dass kann aber wieder der Gedanke des Gesetzgebers nicht gewesen sein. Jedenfalls aber kann der Frachtführer schwerlich Schadenersatzanspruch geltend machen, wenn in einem solchen Falle eine Anweisung des Absenders fehlt. In einem solchen Falle sind aber beide, Absender und Frachtführer, im Unrecht, also kann keiner gegen den Anderen mit Erfolg Schritte vorkehren.

[15]) Inwieweit das geschehen ist oder nicht, wird im gegebenen Falle der Richter zu entscheiden haben; jedenfalls, bemerken die Motive, kann aber der Frachtführer bei der Wahrung der Interessen des Absenders nur insoweit verantwortlich gemacht werden, als er wirklich dieses Interesse des Absenders zu übersehen vermag, welches letztere keineswegs immer der Fall zu sein braucht.

[16]) Also wohl nacheinander, wenn Theilladungen vorliegen, d. h. mehrere ein Schiff im Ganzen gechartert haben.

[17]) Dieser Satz fehlte in dem früheren Entwurfe, wie überhaupt der ganze Absatz 3. Er verdankt seine Entstehung den Berathungen der Reichstagskommission; derselbe enthält aber gar nichts Neues. Es ist nur der frühere Abs. 2 des § 41 etwas geändert; wichtig ist dabei die Betonung „einer besonderen Vereinbarung". Damit soll, wie schon oben zu 1 betont, besonders hervorgehoben werden, dass Ortsgebräuche dieses Inhalts nicht in Betracht kommen, nur besondere Verträge, also auch die Bestimmungen der Konnossemente, auf welche alleinhin grössere Frachtführer, Schifffahrtsbetriebe, Transportverträge abzuschliessen erklären; in allen anderen Fällen ist der Inhalt von Absatz 3 allein entscheidend.

[18]) Also nur auf Mehrkosten, die dem Frachtführer entstehen dadurch, dass er an verschiedenen Ladeplätzen laden muss; also die Verholungskosten; denn das Liegegeld kommt hier nicht in Frage, weil ja der letzte Buchsatz des Gesetzes ausdrücklich bestimmt, dass die Dauer der Ladezeit durch die übernommene Verpflichtung an mehreren Ladeplätzen anzulegen nicht berührt wird, wie überhaupt Liegegeld nur für Ueberschreitung der Ladezeit bezahlt werden muss, sonst nicht.

[19]) Vgl. Näheres in § 29.

[20]) Welche Rechte entstehen aus der Versäumung von Pflichten, wie sie in diesem Paragraphen aufgestellt sind? Die Gu. hatten darüber Folgendes bestimmt: „Für den Zeitverlust, welcher durch eine Verzögerung der Anweisung entsteht, kann der Frachtführer Liegegeld beanspruchen, unbeschadet seines Rechtes auf Ersatz eines Schadens. Anspruch auf Liegegeld hat der Frachtführer auch für den aussergewöhnlichen Zeitverlust, welcher durch das Anlegen an dem vom Absender gewählten Ladeplatz verursacht wird.“ Bereits in dem ersten veröffentlichten Entwurfe war dieser Absatz, wie folgt, zusammengedrängt: „Anspruch auf Liegegeld hat der Frachtführer auch für einen aussergewöhnlichen Zeitverlust, welcher aus anderen Gründen mit der Erreichung des Ladeplatzes nothwendig verbunden ist.“ In dem Entwurfe an den Reichstag verschwand dieser Absatz ganz, und er konnte verschwinden, weil in dem gedachten Entwurfe und gleichlautend in dem jetzigen Gesetze der Beginn der Ladezeit wesentlich hereingerückt worden ist. In den Gu. begann die Ladezeit erst einen Tag, nachdem der Frachtführer am Ladeplatze zur Einnahme der Ladung bereit war. Jetzt aber ist das ganz anders. Nach § 28 beginnt die Ladezeit bereits einen Tag, nachdem der Frachtführer sich dem Absender gegenüber bereit erklärt hat, dessen Anweisung in Betreff des Ladeplatzes sofort nachzukommen und die Ladung daselbst in Empfang zu nehmen. Es ist also selbstverständlich, dass dadurch die Ladezeit und in Folge dessen das Recht auf Liegegeld schon in einem wesentlich früheren Stadium beginnt, als nach den Gu., deshalb konnte, wie gesagt, der betreffende Satz wegfallen. Wenn also der Frachtführer, nehmen wir an, am Montag Nachmittag um 4 Uhr am Hafenmund in Mannheim ankommt, kann er noch an diesem Tage dem Absender kundthun, dass er auf die Anweisung des Ladeplatzes warte, und es beginnt schon Dienstag früh die Ladezeit, deren Ueberschreitung den Absender zur Zahlung des Liegegeldes verpflichtet. Den Anspruch auf einen höheren Schaden hat er freilich nicht, weil, wie später gezeigt werden wird, das Liegegeld eine generelle Abfindung für allen Schaden ist, welchen der Frachtführer zu beanspruchen hat. Anders bei der Löschung, vgl. § 49 Abs. 2 und die Anmerkung hierzu.

Wie liegt es in dem Falle, der besonders eingehend in der Sachverständigen-Kommission behandelt ward: Die Anweisung des Ladeplatzes hat rechtzeitig stattgefunden, aber an dem Platze, wo vielleicht auch Seeschiffe laden, kommt man schwer bei oder an dem Platze liegen überhaupt schon sehr viele Schiffe? Nun, die Ladezeit beginnt ja jetzt bereits mit dem Tage nach der Bereiterklärung zum Empfang der Anweisung auf einen Ladeplatz. Wenn also der Absender einen solch' ungünstigen Platz gewählt hat, er, der Absender, muss ja die Verhältnisse des Hafens kennen, in dem er laden will, so büsst er das durch die faktische Abkürzung der Ladezeit und die daraus folgende Gefahr, Liegegeld hezahlen zu müssen. Diese Frage hat an aktuellem Interesse wesentlich verloren durch den jetzigen Beginn der Ladezeit. Das Warten wird besonders dort lange dauern, wo überhaupt nur ein einziger Ladeplatz in einem Hafen

§ 28[1]).

(Meldung der Ladebereitschaft.)

(Ha. Art. 563 Abs. 1.)

Abs. 1. Sobald der Frachtführer zur Einnahme der Ladung bereit[2]) ist, hat er dies dem Absender anzuzeigen[3]).

Abs. 2. Die Anzeige hat an einem Werktage[4]) vor dem Schlusse der ortsüblichen[5]) Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine spätere[6]) oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage[4]) erfolgte Anzeige gilt als am nächsten[7]) Werktage[4]) erfolgt[8]).

Abs. 3. [9]) Weigert sich der Absender, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, auf Kosten des Absenders eine öffentliche Urkunde darüber errichten zu lassen.

besteht. In der Sachverständigen-Kommission wurde auch des Falles Erwähnung gethan, dass der Frachtführer nicht direkt an das Eigenthum des Absenders mit seinem Schiffe wegen seichter Stelle herangelangen konnte, und natürlich der letztere Platz als Ladeplatz angewiesen ist. Der Frachtführer hatte in einem solchen Falle nun eine besondere Brücke gebaut, und schliesslich kam ein Prozess zu Stande darüber, wer die Kosten dieser Brücke zu tragen habe. Jedenfalls ist durch die jetzige Fassung unseres Gesetzes (§ 27 Ziffer 7) die schwierige Frage eines aussergewöhnlichen Zeitverlustes ein für allemal beseitigt. Wie aber, wenn, wie in der Sachverständigen-Kommission gesagt wurde, Kohlen mit einem Schleppzuge nach Breslau gefahren werden und dort nur 3 Verladestellen sind, wo man an einer derselben oft bis zu 3 Wochen warten müsse, bis man seine Ladung Kohlen bekommt? Bis jetzt begann die Ladezeit an der Oder erst, wenn die betreffende Nummer, die jeder ankommende Schiffer nach der Reihenfolge seiner Anmeldung bekommt, zur Ladung kommt. Besondere Bezahlung für diese Wartezeit aber fand nicht statt, das lag in dem Frachtsatze mit ausbedungen oder glich sich doch darin aus. In Berlin dagegen war es vor dem Gesetze beinahe ähnlich, wie es jetzt im Gesetze geordnet ist. Bei so langer Wartezeit freilich wird sicher immer Liegegeld bezahlt werden müssen; man wird sich also hier, wenn man die Ausgleichung nicht in der Fracht suchen will, mit besonders bedungenen Liegetagen helfen müssen oder mit Ausbedingung einer Ueberliegezeit.

Zu § 28.

[1]) Dieser Paragraph lautete schon in den Gu. gerade so, nur ist der Beginn der Ladezeit, vergleiche darüber Ziffer 20 zu § 27, vorgesetzt dadurch, dass die Worte, die ursprünglich darin standen: „sobald der Frachtführer am Ladeplatz etc." in Wegfall gekommen sind. Die Ladezeit beginnt jetzt schon, wie oben gesagt, mit dem auf die Erklärung des Frachtführers, dass er auf die Anweisung des Ladeplatzes warte, folgenden Tage.

[2]) Hier stand ursprünglich „fertig und bereit“; bei der ursprünglichen Fassung hatten aber auch noch die Worte gestanden „am Ladeplatz“. Im Seerechte ist aber das Fertigsein eine Voraussetzung des Beginns der Ladezeit. Nach dem Seerechte ist darnach dem Absender eine Einrede gegeben, das Schiff sei ja noch gar nicht ladefertig. Hier nicht, hier würde eine ähnliche Einrede nur gegeben sein, wenn der Frachtführer zur Zeit der Anmeldung ein leckes Schiff führt, mit dem er nicht fahren könnte, oder noch ein volles, nicht gelöschtes Schiff, das er vorher nicht beladen könnte; ferner wenn er ein ersichtlich ungeeignetes Schiff stellt z. B. bei Stückgutladung, welche der Frachtführer vereinbarter Massen mit eigenem Hisswerk zu verstauen hat, ein Fahrzeug ohne Masten und Sprite etc. etc.

[3]) Eine besondere Form für diese Anzeige besteht nicht. Es genügt eine Erklärung des Frachtführers: schriftlich oder mündlich oder durch Boten, und wie er immer will. Das R.O.G. hat sogar eine Erklärung in Gegenwart des Absenders, wenn auch ihm nicht direkt gegenüber, als genügend erklärt. Ebenso ist eine Aufforderung des Frachtführers an den Absender, mit der Abladung zu beginnen, eine Erklärung im Sinne des Absatz 1. Auch eine Erklärung an den Agenten des Absenders im Ladehafengebiet, wenn der Frachtführer an diesen gewiesen ist, entspricht dem Sinne des genannten Absatzes. Wenn aber der Absender dem Frachtführer gar nicht bekannt ist, genügt auch eine Erklärung durch die öffentlichen Blätter, Börsenanschläge, Anschläge im Hafengebiet und durch andere Erklärungen in der in einzelnen Häfen bei Schiffern üblichen Weise „hat er dies dem Absender anzuzeigen“. — Hier entsteht auch die Frage, ob durch Privatverträge nicht diese Pflicht beseitigt werden kann; ohne Zweifel, weil ausserdem das im Gesetz selbst gesagt werden müsste. Diese Frage ist übrigens auch im Seerechte streitig, doch liegen jetzt mehrere Entscheidungen von Obergerichten vor. Es ist darin ausgeführt: nach dem Ha. hat der Frachtführer, wenn die Löschung (es ist dasselbe bei der Ladung) fertig ist, dem Empfänger die Löschbereitschaft anzuzeigen. Nun enthalten aber die Konnossemente, besonders die englischen, vielfach Klauseln, wie die, dass der Empfänger die Güter sofort, wenn das Schiff löschbereit ist, anzunehmen habe. Da entsteht die vielerörterte Frage: „Ist trotz solcher Klausel der Schiffer verpflichtet, Anzeige von seiner Löschbereitschaft zu machen, oder hat er dieses nicht nöthig, und muss vielmehr der Empfänger, der Ladung erwartet, seinerseits auf die Ankunft passen und dann selbst sofort die Löschung vornehmen? Das Oberlandesgericht in Hamburg hat in dem letzteren Sinne entschieden, also zu Gunsten des Schiffers. Schon vor 35 Jahren, also vor dem Bestand des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches, sei in diesem Sinne gerichtlich entschieden worden und zwar im natürlichen Interesse des rascheren Von-Bordschaffens der geladenen Güter, als das nach vorausgehender Anzeige möglich. Darnach wurden Klauseln der gedachten Art als berechtigt erklärt; und das gilt wohl auch für die Binnenschifffahrt.

[4]) Werktag steht im Gegensatz zu Sonntag und allgemeinen Feiertagen. Bezüglich der Letzteren sind die gesetzlichen Feiertage der einzelnen

Länder massgebend. Seit Bestehen der neuesten Novelle zur deutschen Gewerbeordnung giebt es aber jetzt zwei Arten solcher Feiertage in verschiedenen Bundesstaaten: solche, an denen gewisse Rechtshandlungen nicht mit der im Gesetze vorgeschriebenen Wirkung vorgenommen werden können, man könnte sie kurz bezeichnen als die Handelsgesetzbuch-Feiertage. Aber es giebt auch Feiertage in dem engeren Sinne der Gewerbeordnung selbst und unter Bezugnahme auf dieselben. Die Zahl der letzteren Feiertage ist auch eine ungleich grössere, wie die der eigentlichen Handelsrechtsfeiertage. In Grossherzogthum Baden z. B. ist die letztere Art der Feiertage selbst wieder in zwei Gattungen zerlegt: Feiertage, an denen nicht gearbeitet werden darf, und solche, an denen nur geräuschvolle Arbeiten nicht vorgenommen werden dürfen. Welche der beiden Hauptarten von Feiertagen hierher zählen, ist Sache der Bestimmung der einzelnen Bundesstaaten. Es giebt auch andere Feiertage, die auf ortsüblicher Gepflogenheit beruhen, z. B. der 1. Mai in Mannheim, der sogenannter halber Feiertag ist, der Fastnachtsdienstag dortselbst etc. An diesen Tagen kann mit Rechtswirksamkeit jedenfalls angemeldet werden, denn allgemeiner heisst „gesetzlicher" Feiertag.

[5]) Also auch hier greift wieder die örtliche Gepflogenheit Platz.

[6]) Also später als die ortsüblichen Geschäftsstunden. Enden dieselben um 6 Uhr des Abends, so hat eine am Montag Abend um 7 Uhr gemachte Anmeldung nur Wirkung für den Mittwoch, nicht mehr für den Dienstag. Natürlich muss ja auch der Absender das Seinige dazu beitragen, damit an dem Ladungstag die zu ladenden Waaren und die dazu zu bestellenden Personen zur Stelle sind, widrigenfalls die unnütz verflossene Zeit zu seinem Nachtheil läuft oder laufen würde.

[7]) Ueberall dann, wenn ein gesetzlicher Feiertag und ein Sonntag nach einander folgen, z. B. an den drei grossen Festen Weihnachten, Ostern und Pfingsten ist erst der zweite Tag der „nächste" Werktag.

[8]) Ueber die Wirkung dieser erfolgten Erklärung vergleiche § 29, Absatz 1.

[9]) So formlos nach Ziffer 3 oben die Anmeldung der Ladebereitschaft geschehen kann, so förmlich wird vom Gesetzgeber die Ablehnung dieser Anmeldung Seitens des Absenders behandelt. Der Frachtführer soll nämlich befugt sein, den Zeitpunkt der Anzeige auf Kosten des Absenders durch eine öffentliche Urkunde, also mittels notariellen oder gerichtlichen Protestes durch eine öffentliche Person feststellen zu lassen, falls eben der Absender sich weigern sollte, seinerseits eine entsprechende Bescheinigung zu ertheilen. Dadurch wird eben der Frachtführer in den Stand gesetzt, sich gegen eine spätere Anfechtung des für den Beginn der Ladezeit massgebenden Zeitpunktes zu sichern. Eine ähnliche Bestimmung ist auch in Art. 572 Ha. enthalten.

Es könnte noch die Frage entstehen, ob eine solche Urkunde auch errichtet werden kann, wenn die Anmeldung an einem Sonn- und Feiertage oder ausserhalb der Geschäftsstunden geschieht. Diese Frage wird zu bejahen sein; denn massgebend ist auch hier der Zeitpunkt, nur ist die Frist zwischen

§ 29[1].

(Beginnn und Dauer der Ladezeit.)

(Ha. Art. 568 Abs. 2, 569 Abs. 1.)

Abs. 1. Mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft[2]) folgenden Tage[3]) beginnt die Ladezeit[4]).

Abs. 2. Die Ladezeit[5]) beträgt bei Ladungen[9])

bis zu[8]) 30000 Kilogramm zwei Tage[10]),
" " 50000 " drei Tage,
" " 100000 " vier Tage

und so fort in Stufen von 50000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500000 Kilogramm; von da ab steigt die Ladezeit für je 100000 Kilogramm um je einen Tag. Bei Ladungen über 1000000 Kilogramm beträgt die Ladezeit achtzehn Tage[6])[7]).

Abs. 3. [11]) Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage[12]) in Ansatz, an welchen der Absender, wenngleich ohne sein Verschulden, an der Lieferung der Ladung verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage[13]), sowie die Tage[12]), an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere[14]) durch Hochwasser oder Eisgefahr, die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern auf das Schiff verhindert ist[15])[16]).

Abs. 4. Die Vorschriften im Absatz 2[19]) finden nur insoweit Anwendung, als nicht durch Vereinbarung[17]) oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein Anderes bestimmt ist[18]).

diesem Anmeldungstermin und dem Beginn der Ladezeit eine längere; überhaupt ist ja nicht gesagt, dass die ausserzeitige Anmeldung wirkungslos ist, das Gesetz sagt nur, dass die Wirkung eine andere, wie die gewöhnliche ist.

Zu § 29.

[1]) Dieser Paragraph ist ohne alle prinzipiellen Aenderungen in den verschiedenen Stadien des Entwurfes geblieben. Der Unterschied bezieht sich vor Allem auf die Dauer der Ladezeit und auf die Anwendbarkeit von Ortsgebräuchen. Darüber Näheres in den späteren Anmerkungen zu diesem Paragraphen. Im Allgemeinen lässt sich sagen, dass über das Bedürfniss gesetzlicher Bestimmungen zur Festsetzung von Fristen, bis zu deren Ablauf der Frachtführer zum Zwecke der Beladung und Entlöschung des Schiffes ohne Entgelt liegen bleiben muss, und in Betreff der Rechtsfragen, welche eintreten, wenn durch verzögerte Lieferung bezw. Abnahme der Ladung die Fristen überschritten werden, keine Meinungsverschiedenheit besteht.

Bis jetzt haben aber „allgemeine“ Gebräuche in dieser Beziehung auf den verschiedenen Strömen gleichen Inhalts nicht bestanden.

[2]) Im Sinne des § 28 Absatz 1 natürlich.

[3]) Natürlich ganz abgesehen davon, in welchem Momente des vorausgegangenen Tages die Anmeldung erfolgt ist. Ist sie nach den Geschäftsstunden erfolgt oder an einem Sonn- oder Feiertag, so zählt überhaupt der Anmeldungstag ja nicht. Der Tag des Beginnes ist aber natürlich nur ein Werktag, nie ein Sonntag oder gesetzlicher Feiertag; eine Anmeldung am Samstag bewirkt beispielsweise also erst den Lauf bezw. Beginn der Ladezeit am Montag früh.

[4]) Unter Ladezeit (Liegezeit, Liegetage) (französisch: jours de planche, staries, englisch: days of loading and unloading, lay-days) wird diejenige Zeit verstanden, während welcher der Frachtführer ohne besondere Vergütung auf die Ladung zu warten schuldig ist, da die Gegenleistung für diese Zeit in der vereinbarten Fracht enthalten ist oder als enthalten angesehen wird. Etwas Anderes ist die Ueberliegezeit, vergl. darüber § 31.

[5]) Es ist schon an anderer Stelle gesagt, dass natürlich auch Mehrere zusammen ein Schiff als Ganzes chartern können. Wie ist es in diesem Falle mit der Ladungszeit-Berechnung? Dann bestimmt sich (anders später bei der Stückgüterverladung, vergl. § 38) die Ladezeit nach der Gesammtladung und gilt als einheitliche Frist. Die Absender müssen sich in diesem Falle unter einander verständigen. Da nun darüber, wie unter dieser Voraussetzung es gehandhabt werden soll, das Gesetz Nichts bestimmt, kommen in dieser Beziehung die Ortsgebräuche wieder zur Anwendung. Deshalb soll hier der Mannheimer Ortsgebrauch wiedergegeben werden:

§ 4.

Haben an einer Schiffsladung mehrere Empfänger mit grösseren Posten Theil, so haben die verschiedenen Empfänger dahin zu wirken, dass das Fahrzeug nicht über die durch § 2 als zulässig erklärte Frist aufgehalten wird. — Jedem Empfänger ist daher nach Ankündigung, dass das Fahrzeug zur Löschung bereit liege, nur die Frist zum Entladen gegeben, welche unter Berücksichtigung des § 2 im Verhältniss auf sein zu empfangendes Quantum entfallen würde. Dem § 3 entsprechend beginnen die Liegetage mit dem Tage, welcher auf die Anmeldung des Schiffers, dass das Fahrzeug zur Entlöschung der betreffenden Theilladung bereit liege, folgt. Wenn die nach § 2 zulässige Gesammtfrist nicht überschritten wird, hat der Schiffer Entschädigung überhaupt nicht anzusprechen. Für eine Ueberschreitung der Löschzeit hat derjenige Empfänger zu entschädigen, welcher die ihm nach dem Verhältniss des zu empfangenden Quantums zustehende Löschzeit überschritten hat.

Diese Auslegung trifft nur zu, wenn Mehrere zusammen (d. h. gemeinschaftlich) ein Schiff als Ganzes chartern, ein Fall, welcher übrigens, auf dem Rhein wenigstens, recht selten vorkommt. — Anders ist es selbstredend, wenn man nur einen Theil eines Schiffes — und zwar gleichgültig, ob für Stückgut oder für Massengut — chartert. — Dann findet § 38 mit den darin enthaltenen Fristen Anwendung und der citirte § 4 der

Mannheimer Ortsgebräuche kommt dabei nicht in Betracht. Es ist also durch das Gesetz einem erheblichen Missstand ein Ende bereitet, welcher — speziell in Mannheim — darin bestand, dass die von dem ersten Empfänger (bezw. Absender) durch raschere, als usancemässige, Entladung (bezw. Beladung) ersparte Zeit von dem Nachfolger einfach für sich in Anspruch genommen wurde. Beispiel: ein Betrieb mit maschinellen Einrichtungen entlud von einer 800 Tonnen im Ganzen betragenden Getreideladung seinen 600 Tonnen ausmachenden Antheil in 3 Tagen, anstatt, wie ihm usancemässig zustand, in $11^1/_4$ Tagen. Der Nachfolger, ein Getreidehändler, nutzte nun während der ersparten $8^1/_4$ Tage das Schiff als Lagerraum für sich aus, indem er für seine 200 Tonnen Ladung die ganze restliche Löschzeit von 12 Tagen in Anspruch nahm, während ihm pro rata eigentlich nur $3^3/_4$ Tage gebührt hätten.

[6]) Es lohnt sich, diese Ladezeiten mit den ortsüblichen Ladezeiten an demjenigen Hafen zu vergleichen, dessen Usancen zumeist am übrigen Rhein bisher eingebürgert waren und nach Absatz 4 jetzt in Wegfall kommen werden. Es gilt also die vorgeschriebene Dauer schlechtweg, ob Ortsgebräuche da sind oder nicht. Nur Privatvereinbarungen anderen Inhalts sind möglich und Verordnungen höherer Verwaltungsbehörden; mehr darüber in Absatz 4 dieses Paragraphen.

	Mannheim.	Ursprünglicher Gesetzentwurf.	Jetziges Gesetz.
	Tage	Tage	Tage
1. Bis zu 30000 kg = 30 t = 600 Ctr.	5	4	2
2. „ „ 50000 kg = 50 t = 1000 Ctr.	5	5	3
3. „ „ 100000 kg = 100 t = 2000 Ctr.	5	5	4
4. „ „ 150000 kg = 150 t = 3000 Ctr.	7	6	5
5. „ „ 200000 kg = 200 t = 4000 Ctr.	7	7	6
6. „ „ 250000 kg = 250 t = 5000 Ctr.	10	8	7
7. „ „ 300000 kg = 300 t = 6000 Ctr.	10	9	8
8. „ „ 350000 kg = 350 t = 7000 Ctr.	11	10	9
9. „ „ 400000 kg = 400 t = 8000 Ctr.	11	11	10
10. „ „ 450000 kg = 450 t = 9000 Ctr.	12	12	11
11. „ „ 500000 kg = 500 t = 10000 Ctr.	12	13	12

	Mannheim.	Ursprünglicher Gesetzentwurf.	Jetziges Gesetz.
12. „ „ 600000 kg = 600 t = 12000 Ctr.	14	15	13
13. „ „ 700000 kg = 700 t = 14000 Ctr.	15	17	14
14. „ „ 800000 kg = 800 t = 16000 Ctr.	15	19	15
15. „ „ 900000 kg = 900 t = 18000 Ctr.	15	21	16
16. „ „ 1000000 kg = 1000 t = 20000 Ctr.	15	23	17
17. „ „ 1100000 kg = 1100 t = 22000 Ctr.	15	25	18
18. „ „ 1200000 kg = 1200 t = 24000 Ctr.	15	27	18
19. „ „ 1300000 kg = 1300 t = 26000 Ctr.	15	29	18
20. „ „ 1400000 kg = 1400 t = 28000 Ctr.	15	31	18
21. „ „ 1500000 kg = 1500 t = 30000 Ctr.	15	33	18
22. „ „ 1600000 kg = 1600 t = 32000 Ctr.	15	35	18
23. Bis zu 1700000 kg = 1700 t = 34000 Ctr.	15	37	18
24. „ „ 1750000 kg = 1750 t = 35000 Ctr.	15	38	18

Die letztere Ziffer bezeichnet z. Z. im Allgemeinen*) die grössten Güterschiffe, die überhaupt auf deutschen Strömen, jedenfalls auf dem Rheine, erbaut und in Verkehr gesetzt sind. Dabei ist aber zu bemerken, dass die Ladezeiten in Mannheim bezw. an den meisten rheinischen Plätzen sich nicht auf Schiffe beziehen, welche am Krahnen gelöscht werden. Diese werden, von Fällen grossen Güterandrangs abgesehen, meist rascher entlöscht. Für am Krahnen zu löschende Schiffe war nur vorgeschrieben, dass sich das betreffende Schiff gleich nach Ankunft im Hafen für den Krahnen vormerken lässt, und dass das Schiff einmal an den Krahnen gelangt, sofort und ununterbrochen gelöscht, bezw. beladen werden muss. Thatsächlich waren also diese Fristen für Löschung und Ladung durch menschliche Träger, nicht auf mechanischem Wege, also für Getreide und Kohlen, die zumeist in solcher Weise ausgeladen werden, bestimmt. Eine Vergleichung der drei verschiedenen Ladezeiten ergiebt, dass durch die jetzige Gesetzesbestimmung sowohl den Schiffern, wie den Ladebetheiligten Rechnung zu tragen versucht worden ist, ohne sich von den bestehenden ortsüblichen Verhältnissen, wenigstens am Oberrhein, in zu weitem Umfange zu entfernen.

*) Ein einzelner neuester Kahn auf dem Rhein hat schon über 40000 Ctr. Tragfähigkeit.

[7]) Von Seiten der Schifffahrtstreibenden ist vielfach eine Maximaldauer der Ladezeit verlangt worden, welche also auch bei Ladungen, deren Gewicht nach den Vorschriften des Gesetzes eine längere Ladezeit bedingen würde, die Grenze zu bilden hätte. In den letzten Jahren seien die Schiffsgefässe sehr gross geworden und hätten sich darnach die Frachtverhältnisse erheblich geändert. Die Frachten seien jedenfalls dadurch ausserordentlich billig geworden — und das Alles gilt zwar in erster Linie für den Rhein, aber auch in engerem Sinne für die anderen deutschen Ströme —, so dass es nur entsprechend sei, wenn der Handelsstand mit einer Maximalfrist beim Laden und Löschen entgegenkomme. In der Sachverständigen-Kommission wurden als solche 15 Tage verlangt. Aber der Entwurf an den Reichstag hatte seinerseits eine solche Bestimmung nicht aufgenommen und dabei betont, dass sich eben an den Ablauf der Ladezeit andere, sehr gewichtige Rechtsfolgen knüpften, welche man nicht an eine zu kurze Ladezeit knüpfen könnte: nämlich ausser der Zahlung von Liegegeld (§ 30) die Befugniss des Frachtführers, nach Ablauf der Ladezeit vom Vertrage zurückzutreten (§ 34) oder die Reise mit der unvollständigen Ladung anzutreten (§ 35). Man fürchtete, — und das ist auch für das jetzige Gesetz zu wissen wichtig — dass eine solche Maximalbegrenzung der Ladezeit unter Umständen dahin führte, dem Frachtführer die Ausübung jener Befugniss zum Nachtheil des Absenders in einem Zeitpunkte zu gestatten, in welchem der Letztere noch gar nicht im Stande gewesen ist, die ihm bezüglich der Güter obliegenden Arbeiten zu erledigen. Wolle der Schiffer in jedem Falle noch Liegegeld streben, so könne er das auch ohne Maximaldauer durch Vereinbarung einer Ueberliegezeit (§ 31). Diese Ausführungen hielt die Reichstagskommission aber nicht für unanfechtbar. Allerdings die Erwägungen dafür sind in dem Kommissionsberichte nicht enthalten. Man kann aber wohl sagen, dass in Mannheim auch eine kürzere Maximaldauer seit dem 15jährigen Bestehen zu erheblichen Missständen nicht geführt hat, wenn auch von Seiten der Kohlen- und Holzhändler hin und wieder Beschwerden laut wurden. Eine allen und jeden Bedürfnissen gerecht werdende Ziffer wird ohnedies nicht gefunden werden. Jedenfalls ist die jetzige Maximaldauer noch um 3 Tage höher, als die bisherige Maximalfrist in den meisten rheinischen Häfen.

[8]) „Bis zu" heisst also eingeschlossen die betreffende Gewichtsmenge, also bis zu 30000 kg heisst Schiffe von irgend welcher Ladungsfähigkeit bis einschliesslich 600 Ctr. 601 Ctr. = 30050 kg geniessen schon 3 Tage Ladezeit.

[9]) Entscheidend ist nur die Ladung, die wirkliche Ladung im gegebenen Falle, nicht natürlich die Ladefähigkeit des betreffenden Schiffes, weil eben nur das effektive Ladegewicht die Zeit der Aus- und Einladung bedingt.

[10]) Die Berechnung der Tage ist eine natürliche, vom Momente des Ladebeginnes bis zum gleichen Momente zwei Tage später; also sind zwei Tage richtiger 48 Stunden, nicht etwa 2 Kalendertage.

[11]) Dieser Absatz regelt die Berechnung der Ladezeit. Hier kommt also zunächst in Erwägung, welchen Einfluss üben zeitweilig ein-

tretende Hindernisse auf die Dauer der Frist, insoweit wenigstens, als sich namentlich dadurch der Frachtführer gefallen lassen muss, dass solche Tage ausser Ansatz bleiben und die Ladezeit dementsprechend verlängern. Das Gesetz geht nun in dieser Beziehung von dem Grundsatz aus, wie auch das Seerecht, dass jeder der beiden Theile diejenigen Hindernisse zu tragen hat, die auf seiner Seite eintreten. Was nun den Frachtführer betrifft, so ist es ganz selbstverständlich und daher in das Gesetz nicht aufgenommen, dass, soweit eben der Frachtführer an der Uebernahme der Ladung oder an der Vornahme der ihm obliegenden Beladungsarbeiten durch den Zustand des Schiffes, durch Mangel an Mannschaft oder durch ähnliche Umstände gehindert ist, diese Tage in der Ladezeit nicht mitzählen können. Es brauchte eine solche Bestimmung nicht aufgenommen zu werden, da eben an diesen Tagen die Ladebereitschaft fehlt, welche die Voraussetzung der Ladezeit ist und nur sein kann. Das Gleiche muss gelten, wenn der Frachtführer schuldhafter Weise die Beladung verzögert: er hat die Mannschaft, stellt sie aber nicht; über die Stellung der Mannschaft hat das Gesetz Besonderes nicht bestimmt. Das Nöthige folgt aus den allgemeinen Verpflichtungen des Schiffers in § 7 nach der Lage des einzelnen Falles. Jedenfalls aber sind die einschlägigen Ortsgebräuche hierfür nicht durch Absatz 3 dieses Paragraphen aufgehoben, also gilt z. B. der in Mannheim bestehende Ortsgebrauch weiter: § 9. „Jeder Schiffer ist verpflichtet, zum Ein- und Ausladen zwei Mann zur Hilfeleistung im Schiffe zu stellen; natürlich kann der Schiffer selbst unter den zwei Mann sein; ferner legt der Schiffer sein Schiff nicht so, dass die Ladung von Statten gehen kann etc. Die Mannheimer Usancen haben folgende Fälle noch besonders vorgesehen: Verlässt der Schiffer während der Löschung (gilt auch für die Beladung) den dafür vom Empfänger der Massengüter bestimmten Platz, so werden bei der Berechnung der gesammten Liegezeit diejenigen Tage nicht berücksichtigt, während welcher der Schiffer am genannten Löschungsplatze zum Ausladen nicht bereit war. Das kommt besonders dann vor, wenn, wie in der Regel, ein Schiffer eine Reihe von Parthieen geladen hat, besonders an Plätzen, wo mehrere Häfen nahe bei einander liegen, wie Mannheim-Ludwigshafen. Andererseits muss sich der Absender diejenigen Tage aufrechnen lassen, während deren er aus irgend einem Grunde, wobei natürlich ganz gleichgiltig ist, welchem, die Ladung unterbricht; auch der blosse Zufall ändert an der Sache nichts, denn es kann dem Frachtführer nicht zugemuthet werden, dass derselbe dieserhalb sein Fahrzeug unentgeltlich zur Verfügung stellt. Solche Zufälle muss eben der Absender selbst tragen (erster Buchsatz des Absatzes 3). Aber auch, wenn die Verladung selbst, d. h. die Verbringung der Güter auf und in das Schiff durch Witterungsverhältnisse zeitweise unmöglich gemacht ist, müssen die Folgen vom Absender getragen werden, sofern die Unmöglichkeit der Verladung sich nur als eine Folge der besonderen Beschaffenheit der versandten Güter darstellt. Nur wenn eine Witterung in Frage ist, dass nicht blos die Verladung der Güter, um deren Versendung es sich im einzelnen Falle handelt, sondern die Verladung jeder Art von Gütern unmöglich sein würde (Hochwasser, Eisgefahr, Niedriges

Wasser etc.), so ist von einem Hinderungsgrund in den Verhältnissen des Absenders nicht mehr die Rede. In diesem und nur in diesem Falle („die Verladung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Gütern") erschien es dem Gesetzgeber gerechtfertigt, die Ladezeit um die betreffenden Tage zu verlängern. So können auch schon bei schwachem Regen Getreide, vielleicht auch Mehl, diverse chemische Rohstoffe und Fabrikate, Tabak nicht ein- oder ausgeladen werden, wohl aber Kohlen, Holz, Eisen, Erze. Laut dem Gesagten aber hat nach dem Gesetze diesen Fall der Absender zu tragen; anders bei Platzregen, Wolkenbrüchen; während dieser Zeit können überhaupt keine Güter aus- und eingeladen werden, besonders wenn das von Menschenkräften über Borde (Bretter) weg geschieht, welche das Schiff mit dem Lande verbinden. Nach dem Handelsgesetzbuche hat freilich in Art. 575 der Verfrachter wegen Verhinderung der Lieferung jeder Art von Ladung für die betreffenden Tage Anspruch auf Liegegeld, selbst wenn die Verhinderung während der Ladezeit eingetreten ist. Aber das gilt nicht für die Binnenschifffahrt. Immerhin ist hier ein Mangel im Gesetz. Der Entwurf an den Reichstag ging davon aus, dass ja in solchen Fällen, wo ortsüblicher Weise auch diejenigen Tage bisher mitgezählt wurden, an denen die Arbeiter nur bezüglich der besonderen Art von Gütern, welche verladen werden sollen, verhindert waren, die Ortsübung auch künftig massgebend sein könne. Leider ist aber dieser Passus des Absatzes 3 durch die Reichstagskommission in Wegfall gekommen. Dass das aber auch durch Verordnungen der höheren Verwaltungsbehörde erreicht wird, ist durch Abs. 4 ausgeschlossen. Private Vereinbarungen aber sind nur ein ungenügender Nothbehelf, weil dieselben vielfach mehr eine Macht-, als eine Rechtsfrage bilden.

[12]) Die Fassung „Tage" ist wohl nur eine ganz allgemeine; es will damit eigentlich gesagt sein, diejenige Zeit, welche den Lade- oder Löschprozess unmöglich machen, also nicht Kalendertage, sondern nur Tage im Allgemeinen, Tagestheile, Stunden. Bei Hochwasser und Eisgefahr werden es natürlich in der Regel Tage sein, aber man denke an Platzregen, Wolkenbrüche und ähnliche, kürzer dauernde Hindernisse, die vielleicht nur einen halben Tag lang währen, oft nur einige Stunden. Hier ist kein Grund, dem Frachtführer auch diejenige Zeit, in welcher wohl gearbeitet werden könnte, nicht zuzurechnen. In diesem Sinne sind wenigstens die „Tage" der bisher bestandenen Usancen in den rheinischen Häfen, jedenfalls am Oberrhein, betrachtet worden, und werden auch die Tage im Sinne dieses Gesetzes zu betrachten sein. Das ergiebt sich besonders bei kleineren Fahrzeugen, wo ja ein solcher Platzregen die 2 oder 3 Liegetage sofort um 50—$33^1/_3$% vermehren würde, was sicherlich der Gesetzgeber nicht gewollt hat.

[13]) Vergleiche Näheres in § 28.

[14]) Die Aufzählung ist keine erschöpfende, sie kann nur eine beispielsweise sein. Auch andere zufällige Umstände der Art verursachen die Nichtberechnung solcher Tage.

[15]) In den Ortsgebräuchen von Mannheim ist von „Arbeits-Tagen" die Rede; dadurch war es möglich, überhaupt Tage zu eliminiren, an welchen

nicht gearbeitet wird, ohne dass es Sonn- und Feiertage und Tage sind, welche in Folge von Hochwasser, Eisgefahr etc. nicht benützt werden konnten; man dachte dabei auch an Kirchweihtage, an Tage zum Besuche fürstlicher Gäste und ähnliche und hat sich dabei wohl befunden. Ein diesbezüglicher Antrag wurde aber in der Sachverständigen-Kommission nicht angenommen.

[16]) Ursprünglich waren auch die Tage ausser Berechnung genommen, an welchen die Schifffahrt geschlossen ist. Dagegen wurde schon in der Sachverständigen-Kommission entschieden Stellung genommen. Trotz Schluss der Schifffahrt könne doch die Ladung vorgenommen werden, vielleicht sei sie beendet, bis die Schifffahrt wieder eröffnet ist. Das sind Vorkommnisse, die am Rhein nicht einmal gerade selten sind, besonders bei niedrigem Wasser im Sommer etc. Es entsteht nun die Frage, welche Wirkung hat es für die Auslegung dieser Bestimmung, dass diese Tage weggelassen sind? Mit vollem Rechte hat der Verfasser der Gu. in der Sachverständigen-Kommission ausgeführt: Zugegeben sei ja, dass trotz Frostes eine Verladung unter Umständen unmöglich sei. Es könnte aber doch wegen Schifffahrtsschluss auch gar oft der Absender selbst nicht liefern, weil er seine Güter auch flusswärts erwarte. Auch geschehe ja dem Frachtführer kein Unrecht, wenn er genöthigt sei, die halb begonnene Ladung auszusetzen und nach Wiedereröffnung der Schifffahrt noch die folgenden Tage zuzugeben, er könnte während dieser Tage des Schifffahrtsschlusses ja doch nicht fahren. Müsste aber der Absender ein Liegegeld dafür zahlen, dass der Frachtführer unthätig war, so sei das ungerecht; das Liegegeld sei doch eine Vergütung dafür, dass der Schiffer von seinem Schiff keinen Gebrauch machen könne, das sei aber bei Schifffahrtsschluss nicht der Fall.“ Nur diejenigen Schifffahrtsschlusstage kommen nach Absatz 2 ausser Rechnung, welche zugleich Tage sind, an welchen auch die V e r l a d u n g durch zufällige Hindernisse, wie Eisgang etc., gehindert ist. Das mag manchmal zusammentreffen; nicht immer hindert der Schluss der Schifffahrt auch die Beladung oder Löschung eines Schiffes. Wann das der Fall ist, darüber entscheidet der Richter bei der jeweils gegebenen Sachlage. Allerdings bleibt da freilich richtig, was der eben erwähnte Regierungsvertreter zum Schlusse der wiedergegebenen Ausführungen gesagt hat: Er gebe zu, dass Fälle eintreten könnten, die einer anderen Regelung bedürften. Es sei aber auch nicht möglich, alle Fälle durch das Gesetz zu treffen; wie also die frühere Fassung desselben Fälle übrig liess, so werde auch die neue solche übrig lassen. Daraus folgt nur, dass es sich empfiehlt, zu Zeiten, wo ein Schluss der Schifffahrt in Aussicht steht, sich durch Privatvereinbarungen zu helfen, soweit eben möglich. Aber auch der Frachtführer dürfte gar manchfache Interessen haben, während des Schifffahrtsschlusses sein Schiff nicht ganz beladen zu sehen, so dass sich in solchen Fällen, die das Gesetz selbst nicht regelt, andere Anlässe zur Ausgleichung von selbst leicht finden dürften. Die Motive des Gesetzes selbst haben sich über die Schifffahrtsschlusstage überhaupt nicht ausgelassen. Das Alles gilt aber nur vom Laufe der Beladungszeit, nur diese wird durch

den Schluss der Schifffahrt an sich nicht gehemmt. Anders aber bezüglich des Liegegeldes, vergleiche darüber § 30.

[17]) Wie entsteht eine solche Vereinbarung? Natürlich durch Aufnahme einer solchen in den übrigen Frachtvertrag. Auch durch blossen Vordruck auf den Ladeschein? Das ist eine vielbestrittene Frage. Jedenfalls genügt der einseitige Vorschlag in einem Vordruck nicht ohne Annahme Seitens der Gegenpartei: das aber muss bewiesen werden. In jede einzelne dieser Streitfragen einzudringen, ist kein Anlass, nur mag hier bemerkt werden, dass das Landgericht in Mannheim in verschiedenen Fällen angenommen hat, dass, wenn die Vertragsparteien in einem längeren geschäftlichen Verkehr mit einander standen, dieselben bei Vordruck von Klauseln in der Faktura, oder auch auf Briefköpfen doch wohl derartigen Vordruck beachten und kennen müssten, und dadurch, dass sie nicht dagegen Stellung nehmen, also gewissermassen gegen Treue und Glauben verstossen. Das Reichsgericht freilich hat diesen Standpunkt bisher nicht eingenommen. Daraus folgt eben nur, dass es sich empfiehlt, bei derartigen Verträgen, durch welche man eine vom Binnenschifffahrtsrecht abweichende Bestimmung treffen will, so vorsichtig, wie möglich, zu sein und derartige Vereinbarungen in den Text des übrigen Frachtvertrages selbst aufzunehmen, oder wenn solche Vordrucke auf Rechnungen, Preiskuranten, Fakturen angebracht sind, darauf die besondere Aufmerksamkeit der Gegenpartei erst zu richten, um deren Annahme ausser allen Zweifel zu setzen.

[18]) Absatz 4 ist erst in der Reichstagskommission so gefasst worden. Wie schon wiederholt gesagt, hatte die Reichsregierung den örtlichen Gebrauch zugelassen, nicht aber die Reichstagskommission, welche bei diesem Anlasse die Zulassung örtlicher Verordnungen einer „grundsätzlichen“ Erörterung unterzog. Es bestand Uebereinstimmung, dass schon bisher die örtlichen Verordnungen nicht selten im einseitigen Interesse der Verlader oder Empfänger hervorgerufen seien, und dass man auch (also wenn diese Ortsgebräuche beibehalten würden) für die Folgezeit zu befürchten habe, dass der Versuch, die Schifffahrtstreibenden bezüglich der in dem Gesetzentwurfe ihnen gewährleisteten Fristen, sowie die Lade- bezw. Löschbestimmungen durch entgegenstehende örtliche Verordnungen zu beeinträchtigen, nicht ausbleiben werde. Es wurde daher die Bestimmung über örtliche Verordnungen in folgenden Paragraphen (vergleiche dieselben) gestrichen: §§ 29, 31, 32, 41, 48, 50, 55, 56 und 63. Immerhin wurde aber doch nicht verkannt, dass die absolute Einheitlichkeit auf allen Stromgebieten nicht durchführbar und nicht sachgemäss sei; deshalb hat man anfänglich zugestanden, dass die einzelnen Landeszentralbehörden berechtigt sein sollten, thatsächlichen anderen Verhältnissen durch besondere Erlasse Raum zu gewähren. Schliesslich setzte man dafür die Fassung: höhere Verwaltungsbehörde, von dem Gedanken bestimmt, dass eben diese letzteren doch stets seitens der Landeszentralbehörden gehört würden und gehört werden müssten, also es genüge, lediglich auf diese als Quelle für Ausgleichungen in der Gesetzgebung zu verweisen. Es giebt schon jetzt sogenannte „polizeiliche“ Verfügungen z. B. für den Hafen in Neuss. Dieser

§ 30[1]).

(Recht auf Liegegeld.)

Wenn der Absender die Ladung[2]) nicht so zeitig liefert[4]), dass die Beladung[3]) innerhalb der Ladezeit vollendet werden kann, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld[5]) für jeden Tag[6]), um welchen in Folge dessen die Ladezeit überschritten wird[7]). Für Tage, an denen die Schiffahrt geschlossen ist[8])[9]), kann kein Liegegeld beansprucht werden.

Ausdruck ist zu allgemein. Es wird Aufgabe der Betheiligten sein, dafür zu sorgen, dass die „höhere" Verwaltungsbehörde dieselben anerkennt, wenn sie künftig Geltung haben sollen.

19) In der früheren Fassung war auch auf Absatz 3 verwiesen. Die Weglassung dieses Absatzes in der jetzigen Fassung will also besagen, dass die höheren Verwaltungsbehörden nur bezüglich der Ladezeit, nicht bezüglich der Festsetzung der nicht in Betracht kommenden Tage Aenderungen vornehmen können. Dem Wortlaute des Gesetzes nach möchte man fast glauben, dass hier nach argumentum e contrario absolutes Recht durch Abs. 3 geschaffen wurde. Allein dieses müsste doch viel bestimmter gesagt sein; es ist nur gesagt, dass die Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde sich nur auf Abs. 2, nicht auch auf Abs. 3 bezieht; wegen der privaten Vereinbarung braucht dieser hier so wenig wie an anderer Stelle des Gesetzes besonders gedacht zu werden. Hier wie dort gilt eben, dass eine so weit gehende Beschränkung des Einzelwillens im Gesetze besonders und unzwei- deutig zum Ausdruck kommen musste.

Zu § 30.

1) Das Seerecht hat hier ganz andere Bestimmungen. Dort bekommt der Schiffer Liegegeld nur in dem Falle, wenn ausdrücklich eine Ueberliegezeit vereinbart ist (vergleiche darüber den nächsten Paragraphen); die blosse Ueberschreitung der Ladezeit durch den Absender begründet dort einen Anspruch des Schiffers auf Liegegeld nicht. Derselbe kann in diesem Falle nur vom Vertrage zurücktreten und Fautfracht verlangen. (Näheres darüber weiter unten.) Bei der Binnenschifffahrt aber soll nach diesem Paragraphen der Anspruch auf Liegegeld schon begründet sein, obwohl eine besondere Ueberliegezeit nicht vereinbart ist. Man ist von dem Gedanken geleitet worden, dass, wenn einmal eine Verzögerung in der Beladung eingetreten sei, der Frachtführer auf eine Entschädigung Anspruch habe und zwar für jeden Tag, den er weiter warten müsse. Er wäre ja längst auf der Reise, wenn ihm die Ladung rechtzeitig beschafft worden wäre. Noch ein anderer Gesichtspunkt ist für die Fassung des Paragraphen von Bedeutung. Es kann auch für den Absender nicht erwünscht sein, wenn der Frachtführer durch den Mangel jeden Vergütungsanspruches dahin gedrängt wird, sofort nach Ablauf der Ladezeit vom Vertrage zurückzutreten. Auf der anderen

Seite ist der Anspruch des Frachtführers auf Liegegeld nicht geeignet, den Absender irgendwie zu gefährden, da der Letztere nach § 36 (vergleiche denselben) die Aufhebung des Frachtvertrages unter Entrichtung der Fautfracht auch von sich aus herbeiführen kann. Für den Fall der Löschung ist übrigens das Seerecht dem Binnenschifffahrtsrecht sogar gleich. Vergleiche Art. 603 Ha.

[2]) In quantitativer und qualitativer Beziehung.

[3]) Ueber die dabei in Betracht kommenden Pflichten des Absenders vergleiche § 42.

[4]) Also nur die nicht rechtzeitige Lieferung der Ladung, wodurch die Beladung innerhalb der Frist nicht vollendet werden kann, nicht auch andere Hindernisse der rechtzeitigen Beladung, die etwa in den Witterungsverhältnissen etc. ihre Ursache haben, begründet den Anspruch auf Liegegeld. Ob eine solche Verspätung vorlag, wird nach den Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden sein. In welcher Zeit das geschehen muss, ist in § 29 bestimmt. Durch § 29 ist aber, sagen die Motive, keineswegs der Frage vorgegriffen, ob der Frachtführer unter Umständen nicht auch zur Uebernahme von etwas grösseren Gütermengen verpflichtet ist, falls er die Verladung ohne ausserordentliche Aufwendungen bewirken kann. Eine allgemeine Regel lässt sich in dieser Beziehung nicht aufstellen, und im Gesetz ist deshalb an einer späteren Stelle (§ 42) nur ein allgemeiner Grundsatz aufgestellt. Mit Rücksicht auf letzteren wird gegebenen Falles zu prüfen sein, inwieweit schon der Umstand, dass die Güter nicht sofort bei Beginn der Ladezeit zur Stelle waren, eine Ueberschreitung der Ladezeit nöthig gemacht hat.

[5]) Das Liegegeld (vergleiche auch Ziffer 8) hat denselben Charakter, wie die für die Ladezeit zu entrichtende, in der Fracht mitenthaltene Vergütung der Miethe. Nicht aber kann dieselbe als Konventionalstrafe aufgefasst werden, welch' Letztere die Verletzung eines Vertrages voraussetzt. Der Befrachter aber (hier der Absender), welcher in die Lage kommt, Liegegeld zu entrichten, hat sich ja nicht eines Kontrakt-(Vertrags-)bruches schuldig gemacht, indem er mehr Zeit als die Ladezeit in Anspruch nahm, sondern hat ein gesetzliches Recht ausgeübt. Ist also das Inanspruchnehmen von mehr Zeit als die Ladezeit kein Verzug, so braucht auch der Befrachter bezw. Absender nicht für den Schaden einzustehen; — das ist eine richtige Folgerung, welche lediglich aus dieser Thatsache (z. B. infolge inzwischen eingetretenen Frostes, wodurch das Schiff im Auslaufen verhindert wird) hervorgeht. R.O.G. hat XIX 93 ausgesprochen, dass der Anspruch auf Liegegeld für den Verfrachter (Frachtführer) begründet ist, sobald der Befrachter (Absender) Ueberliegetage in Anspruch genommen hat, ohne dass hiezu ein Verschulden desselben vorausgesetzt wird; wie viel Liegegeld, sagt § 32. Das Liegegeld umfasst die sämmtlichen Ansprüche des Frachtführers wegen Benützung der Ueberliegezeit, vgl. freilich auch § 27 Ziff. 20. Eine Herabsetzung des gesetzlichen oder vertragsmässigen Betrages wegen geringeren Schadens des Frachtführers findet natürlich nicht statt.

[6]) Nach § 32 Absatz 3 auch für jeden Bruchtheil eines Tages.

§ 31[1]).

(Ueberliegezeit.)

(Ha. Art. 568 Abs. 3 und 4, 569 Abs. 2 und 3, Art. 570, 574—76.)

Abs. 1. Die Bestimmung des § 30[2]) gilt auch dann, wenn bedungen[3]) ist, dass der Frachtführer nach Ablauf der Ladezeit[4]) noch länger auf die Ladung warten soll (Ueberliegezeit).

[7]) Im Gegensatz zum Seerechte auch dann, wenn eine Ueberliegezeit (vergleiche § 31) nicht vorher vereinbart gewesen ist. Jede Ueberschreitung der Ladezeit verpflichtet zur Zahlung von Liegegeld, ob verschuldet oder nicht, ob vorher vereinbart oder nicht.

[8]) In den Motiven zu § 30 ist dargethan, dass ursprünglich auch beabsichtigt war, die Ladezeit durch Tage zu unterbrechen, an welchen die Schifffahrt geschlossen ist. Das kam in Wegfall, dagegen solle jedenfalls Liegegeld für solche Tage nicht gezahlt werden. Das Liegegeld, bemerken die Motive, beruhe auf der Erwägung, dass es eine Vergütung für die dem Frachtführer entzogene, anderweitige Verwerthung des Schiffes darstellt. Eine solche Verwendung verbietet sich während der Zeit, in welcher die Schifffahrt geschlossen ist, von selbst. Dagegen wird nach dem Gesetze (vergleiche § 29) der Lauf der Ladezeit durch den Schluss der Schifffahrt nicht gehemmt; denn dieser bildet an sich (vergleiche darüber die Anmerkung Ziff. 16 zu § 29) kein Hinderniss für die Beladung des Schiffes oder für die Fortsetzung derselben und der Frachtführer hat ein berechtigtes Interesse daran, bei der Wiedereröffnung der Schifffahrt nicht erst noch auf die Vollendung der Beladung unentgeltlich warten zu müssen. Allerdings entstehen dem Frachtführer durch die Nothwendigkeit der Bewachung des Schiffes Kosten, die ihm nach dem Gesetze nicht ersetzt werden. (Vergleiche § 65 nebst Anmerkungen.) Eine Vorschrift, dass auch der Lauf der Ladezeit durch den Schluss der Schifffahrt gehemmt wird, wie ursprünglich regierungsseits beabsichtigt, vermöchte aber hierin nichts Wesentliches zu ändern, da sie gerade in den praktisch wichtigen Fällen wenn die Beladung des Schiffes noch vor dem Schluss der Schifffahrt ganz oder theilweise stattgefunden hat, dem Frachtführer die bezeichneten Kosten doch nicht ersparen würde.

[9]) Hier ist noch ausdrücklich zu bemerken, dass es einen amtlichen Schluss der Schifffahrt am Oberrhein z. B. gar nicht giebt; es giebt nur den thatsächlichen Schluss einer solchen, der jeweils durch Sachverständige, Handelsvorstände etc. erst bewiesen werden muss. Vielleicht sind derartige gesetzliche Bestimmungen Anlass, dass auch am Rhein Schritte geschehen, um solche Beweise künftig leichter führen zu können.

Zu § 31.

[1]) Dieser Paragraph ist in sämmtlichen Stadien des Entwurfs der gleiche geblieben. Ueberliegezeit ist etwas ganz anders als die in § 29 behandelte Lade- oder Liegezeit. Im französischen spricht man von sur-

Abs. 2. Die Ueberliegezeit beginnt[5])[6]) mit dem Ablaufe der Ladezeit[4]). Auf die Dauer[7]) und die Berechnung[7]) der Ueberliegezeit finden die Bestimmungen über die Ladezeit (§ 28 Absatz 2 bis 4) mit der Massgabe Anwendung, dass die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung[8]) höchstens eine Woche beträgt.

staries, in England von demurrage d. h. eine Verlängerung der Ladezeit, welche der Absender verlangen darf, für deren Einräumung er dann eine Vergütung (Liegegeld) zahlen muss. — Wie schon bei früheren Paragraphen gesagt: im Seerecht hat man Anspruch auf Liegegeld nur, wenn Ueberladezeit vereinbart, im Binnenschifffahrtsrecht ist die Vereinbarung dafür keine Voraussetzung. Es ist begreiflich, wenn sie deshalb im Binnenschifffahrtsrecht weniger üblich ist. Sie wird aber künftig häufiger Anwendung finden infolge der gesetzlichen Bestimmungen über das Rücktrittsrecht des Frachtführers. (Vgl. darüber § 33.) Die Ueberliegezeit stellt nach den Motiven zu unserem Gesetz eine Verlängerung der Ladezeit dar, von der sie sich nur dadurch unterscheidet, dass der Absender Liegegeld bezahlen muss. Diese Verpflichtung ist im ersten Buchsatz des 1. Absatzes des § 31 ausdrücklich zum Ausdruck gebracht. Daraus folgt aber zugleich, dass auch nach Ablauf der Ueberliegezeit das Liegegeld fortzuentrichten ist, wenn der Frachtführer auch dann noch auf Verladung wartet.

[2]) Da die Fassung eine ganz allgemeine ist, also den ganzen § 30 umfasst, so ist auch hier zu sagen, dass für Tage, an denen die Schifffahrt geschlossen ist, auch in der Ueberliegezeit kein Liegegeld zu entrichten ist.

[3]) Eine Ueberliegezeit kann nur „bedungen" werden, sie entsteht nicht von selbst.

[4]) Vgl. § 29 Abs. 1.

[5]) Die Ueberliegezeit beginnt mit dem Ablauf der Ladezeit. Im Seerecht muss die Ueberliegezeit ebenfalls vereinbart sein, ausserdem setzt der Beginn derselben eine besondere Erklärung des Verfrachters (hier Frachtführers) darüber voraus, dass die Ladezeit abgelaufen sei. — Letzteres ist schon deswegen im Binnenschifffahrtsrecht überflüssig, weil hier die Ladezeit bestimmt geregelt ist (§ 32); im Seerecht aber nicht.

[6]) In Mannheim-Ludwigshafen bestand bisher nach einer Festsetzung des Grossh. Landgerichtes in Mannheim eine nicht geschriebene Usance des Inhalts, dass der Schiffer dem Absender mitzuteilen hat, dass er jetzt in die Ueberliegezeit komme. — Es fragt sich, ob diese Usance unter dem neuen Rechte Bestand hat oder nicht.

Nach dem prinzipiellen Standpunkt des Gesetzes, dass nur überall da die Ortsgebräuche dem geschriebenen Rechte vorgehen, wo das im Gesetz ausdrücklich vorbehalten ist und nachdem die Reichstagskommission diesen Standpunkt noch verschärft hat, kann kein Zweifel sein, dass die fragliche Usance mit dem Beginn des Binnenschifffahrtsgesetzes in Wegfall

§ 32[1]).

(Berechnung des Liegegeldes.)

(Ha. Art. 373.)

Abs. 1. In Ermangelung vertragsmässiger Festsetzung oder Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde beträgt das Liegegeld für jeden Tag[2]) bei Schiffen von einer Tragfähigkeit[3]):

[4]) bis zu 50000 Kilogramm 12 Mark,
„ „ 100000 „ 15 „

und so fort in Stufen von 50000 Kilogramm je drei Mark mehr für jede höhere Stufe.

Abs. 2. Ueber die Tragfähigkeit entscheidet der Inhalt des Schiffsbriefes (§ 126 Absatz 3)[5]).

Abs. 3. Jeder angebrochene Tag wird als voller Tag gerechnet[6]).

zu kommen hat. Der in die Ueberliegezeit kommende Schiffer hat fortan keine diesbezügliche Meldung mehr beim Absender zu machen, es müsste denn sein, dass eine diesbezügliche Verabredung vorher getroffen wurde oder dass künftig eine Verordnung einer höheren Verwaltungsbehörde dieses anordnet. Vgl. aber freilich auch § 33 unten.

[7]) Hier ist Bezug genommen auf § 29. Vorausgesetzt ist natürlich, dass eine Ueberliegezeit bedungen oder Dauer und Berechnung vorgesehen ist. In diesem Falle soll die Ueberliegezeit so lang sein wie die Ladezeit, jedoch mit der Einschränkung, dass sie wiederum vorbehaltlich anderweitiger Vereinbarung eine Woche nicht übersteigt (im Seerecht 14 Tage). Eine derartige, an die Vorschriften der Ladezeit sich anschliessende Regelung erscheint bei der Binnenschifffahrt, meinen die Motive, angemessener als die subsidiäre (ergänzende) Festsetzung einer für alle Fälle gleichen Ueberliegezeit wie im Seerecht. Eine Woche genügt hier, weil viel geringere Ladungsmengen in Frage stehen.

[8]) Der Zusatz „oder einer abweichenden örtlichen Verordnung“ fiel in der Reichstagskommission. Vgl. § 29 Abs. 4.

Zu § 32.

[1]) Dieser Paragraph entspricht im Wesentlichen der ursprünglichen Fassung. Nur im Eingang ist in der Reichtagskommission die bei § 29 Abs. 4 grundsätzlich angenommene Beseitigung der Ortsgebräuche und Ersetzung durch eine Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde vorgenommen. Abs. 2 aber entspricht einem in der Sachverständigen-Kommission geäusserten Wunsche; wir haben hier also eigentlich nicht mehr, wie die Motive sagen, eine subsidiäre Feststellung des Liegegeldes; denn für die vertragsmässige Vereinbarung wird wenigstens bei den grossen Schifffahrtsgesellschaften wenig Raum sein.

Ob aber die höheren Verwaltungsbehörden dazu Anlass haben, steht zur Zeit noch dahin.

[2]) Im Zusammenhang mit Abs. 3 auch für jeden Bruchtheil eines Tages von 24 Stunden.

[3]) Bei der Feststellung der Liegetage war die Ladung, das wirkliche Gewicht der Ladung, Massstab, hier aber ist die Tragfähigkeit zum Ausgangspunkt genommen, weil hier nicht die Menge der Güter, welche von dem zur Entrichtung des Liegegeldes verpflichteten Absender verladen sind oder verladen werden sollen, voll entscheidend sein kann.

[4]) Diese Sätze stimmen mit den Beträgen überein, welche in der Binnenschifffahrtsordnung für die Elbe oder Weichsel etc. auf Grund vorgängiger Verständigung der Betheiligten festgesetzt waren. Auch hier dürfte sich empfehlen die Sätze für den Hafen Mannheim-Ludwigshafen und jene des Gesetzes zu vergleichen:

	Bei einer Ladungsfähigkeit			Nach Mannheimer	Nach dem
	bis zu	bis zu	bis zu	Usance	Gesetz.
	Tonnen.	Kilogramm	Centner	Mk.	Mk.
1.	50	50,000	1000	5	12
2.	100	100,000	2000	7	15
3.	150	150,000	3000	12	18
4.	200	200,000	4000	12	21
5.	250	250,000	5000	20	24
6.	300	300,000	6000	20	27
7.	350	350,000	7000	27	30
8.	400	400,000	8000	27	33
9.	450	450,000	9000	33	36
10.	500	500,000	10000	33	39
11.	550	550,000	11000	39	42
12.	600	600,000	12000	39	45
13.	650	650,000	13000	45	48
14.	700	700,000	14000	45	51
15.	750	750,000	15000	51	54
16.	800	800,000	16000	51	57
17.	850	850,000	17000	57	60
18.	900	900,000	18000	57	63
19.	950	950,000	19000	63	66
20.	1000	1,000,000	20000	63	69
21.	1050	1,050,000	21000	69	72
22.	1100	1,100,000	22000	69	75
23.	1150	1,150,000	23000	75	78
24.	1200	1,200,000	24000	75	81
25.	1250	1,250,000	25000	81	84
26.	1300	1,300,000	26000	81	87
27.	1350	1,350,000	27000	87	90
28.	1400	1,400,000	28000	87	93

§ 33[1].

(Anzeige der Ueberliegetage.)

(Ha. Art. 571, 572.)

Abs. 1. Nach Ablauf der Ladezeit[2]) oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit[3]) ist der Frachtführer nicht verpflichtet[4]), noch länger auf die Lieferung der Ladung zu warten. Er[5]) muss jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten,

bei Ladungen[6]) bis zu[7]) 10000 Kilogr. spätestens[8]) einen Werktag[9]),
" " " " 50000 " " zwei Werktage,
" " über 50000 " " drei Werktage[9]),

vor Ablauf der Ladezeit oder der Ueberliegezeit dem Absender erklären[10]). Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit[11]) nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage, an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Auf die Erklärung finden die Bestimmungen im § 28 Absatz 2, 3 entsprechende Anwendung[12]).

Abs. 2. [13])Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Ladezeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Ladeplatz erreicht hat, verstrichen ist.

	Bei einer Ladungsfähigheit bis zu Tonnen	bis zu Kilogramm	bis zu Centner	Nach Mannheimer Usance Mk.	Nach dem Gesetz Mk.
29.	1 450	1,450,000	29 000	93	96
30.	1 500	1,500,000	30 000	93	99
31.	1 550	1,550,000	31 000	99	102
32.	1 600	1,600,000	32 000	99	105
33.	1 650	1,650,000	33 000	105	108
34.	1 700	1,700,000	34 000	105	111
35.	1 750	1,750,000	35 000	111	114

per Tag.

[5]) Bei nicht registrirten Schiffen muss eben in anderer Weise die Tragfähigkeit festgesetzt werden; das ist Sache des Liegegeld fordernden Schiffers.

[6]) Das Institut des Liegegeldes und der Liegetage ist bisher von mehreren Gerichten auch zur Anwendung gekommen auf die Schleppzeit, und sind dabei die Ortsgebräuche desjenigen Hafens der Berechnung zu Grunde gelegt worden, von welchem aus das Schleppen erfolgt ist. Es hatte sich dabei darum gehandelt, dass die Verträge auf „frei Schleppen und Leichtern" von Seiten der Schiffer in dem Sinne verstanden sein wollten, dass sie ohne irgend welchen Aufenthalt unterwegs direkt vom Abgangshafen zum Bestimmungshafen zu schleppen seien, eventuell aber Liegegeld

zu bezahlen wäre, wenn etwa von Ruhrort bis Mannheim eine gewisse Zahl von Tagen, etwa 7, überschritten wäre. Wie immer diese gerichtlichen Urtheile lauten mögen, jedenfalls kennt das neue Binnenschifffahrtsgesetz nur Liegegeld und Liegetage beim Laden und Löschen in dem Abgangs- oder am Bestimmungshafen, nicht auf offenem Strome, also kann eine solche Rechtsprechung überhaupt künftig nicht mehr vorkommen; vergleiche auch § 42. Es müsste denn sein, dass klare und deutliche Vereinbarungen im Sinne dieser Bestimmungen vorliegen.

Zu § 33.

[1]) Dieser Paragraph ist im Wesentlichen dem Seerechte nachgebildet, nur die Fristen selbst sind den Bedürfnissen der Binnenschifffahrt angepasst. Der Zweck dieser Bestimmung ist, dem Frachtführer einen berechtigten Anspruch einzuräumen darauf, nach erfolglosem Ablauf der gesetzlichen oder bedungenen Frist die Verfügung über sein Fahrzeug ohne Weiterungen wieder zu erlangen. Damit aber der Absender in der Lage ist, diese wichtige Folge noch zu verhindern, muss der Frachtführer vorher seine Absicht, nicht länger warten zu wollen, kund geben. In welcher Weise das geschehen muss, ist eben der Inhalt dieses Paragraphen. Thut dieses der Frachtführer nicht, so begründet er die gesetzliche Vermuthung, dass er sich mit dem blossen Rechte auf Liegegeld begnüge und noch weiter warten werde. Der Zweck dieser Erklärung wäre aber bei dem Absender nicht erreicht, wenn nicht zugleich mit derselben ein gewisser Zeitraum geschaffen würde, innerhalb dessen die Nachholung des Versäumten unternommen werden kann. Diese Frist ist im Handelsgesetzbuche auf drei Tage festgesetzt; hier sind es dieselben Fristen, die im Absatz 1 vorgeschrieben sind; 3 Tage sind dabei von selbst Maximalfrist.

[2]) Vergleiche § 29.

[3]) Vergleiche § 31.

[4]) Natürlich aber „berechtigt"; ja, dass er das will, wird sogar stillschweigend angenommen, wenn er die nachfolgend verlangte Erklärung nicht abgiebt.

[5]) Es tritt noch die Frage auf: kann denn auch von dieser Erklärung des Frachtführers durch Verzicht zu Gunsten des Absenders Umgang genommen werden? Da das Gesetz nicht ausdrücklich erklärt hat, dass gegentheilige Vereinbarungen nicht ausgeschlossen sind, offenbar ja; dagegen können Ortsgebräuche hier nicht im Wege stehen, ebenso wenig polizeiliche Verordnungen.

[6]) Nur die wirklich geladene Menge kommt in Betracht, nicht die Tragfähigkeit, wie bei § 32. Sind für die ganze Wartezeit auch Liegegelder zu bezahlen? Nach dem Seerechte nicht, hier aber wohl; im Uebrigen sind ja diese Wartetage zu Gunsten des Absenders, der es ja in der Hand hat, durch rechtzeitige Lieferung der Ladung diese Liegegelder zu vermeiden. Jedenfalls ist § 30 nicht anders auszulegen, als dass für jeden Tag Liegegeld bezahlt werden muss, um welchen die Ladezeit überschritten wird; wie diese Zeit genannt wird, ist natürlich gleichgiltig.

[7]) Also bis mit 10000 Kilogramm = 10 t = 200 Ctr. Sonntage und allgemeine Festtage werden also auch hier nicht eingerechnet.

[8]) In dem „spätestens" liegt von selbst, dass auch schon viel früher die betreffende Erklärung vom Frachtführer abgegeben werden kann. Es kann das von ihm in seinem Interesse schon sehr zeitig vor Ablauf der Lade- bezw. Ueberliegezeit geschehen, so dass er mit dem Ende dieser Frist sofort die Rechte aus §§ 34 und 35 ohne Weiteres auszuüben vermag.

[9]) Hier folgt eine Bestimmung des Seerechts: die in diesem Artikel erwähnten 3 Tage werden in allen Fällen als ununterbrochen fortlaufende Tage nach dem Kalender gezählt; natürlich, weil hier ja nur die Werktage in Betracht gezogen sind, auf See nicht. Dagegen ist aber der grundlegende Gedanke für die eben erwähnte Bestimmung des Ha. auch hier massgebend: „In dieser dreitägigen Kündigungsfrist (hier müsste man allgemein sagen, in dieser dem Absender gewährten Frist, sie ist ja verschieden für den einzelnen Fall je nach der Ladung) ist für den Absender eine Vergünstigung geschaffen, welche nicht ohne Nachtheil zu weit ausgedehnt werden kann. Ein während dieser Zeit eintretender, die Lieferung oder Uebernahme der Ladung hindernder Zufall trifft somit den Absender und nicht den Frachtführer, und die erwähnten drei Tage laufen ununterbrochen, auch wenn Wind und Wetter die Ladung verhindern sollten." Wir müssen annehmen, dass auch hier im Binnenschifffahrtsrecht die gedachten Fristen so zu verstehen sind, dass jedenfalls die Tage, welche in § 29 Absatz 3 bei der Berechnung ausser Betracht bleiben, dort zu Gunsten des Absenders, hier allerdings in Berechnung kommen; also Hochwasser, Eisgefahr und andere zufällige Umstände, welche die Ladung verhindern, werden auch hier mit eingerechnet. Jedenfalls hätte das im Gesetz besonders gesagt sein müssen, wenn es gestattet wäre, diese Tage auszuschliessen. Immerhin wird aber die Wartezeit im Sinne des Absatz 2 so auszulegen sein, dass diese Ladezeit eine Ladezeit im Sinne des § 29 Absatz 3 war. Diese Folgerung ist für das Seerecht in Lewis, das deutsche Seerecht, Leipzig 1877, Band I, Seite 201 gezogen.

[10]) Bezüglich dieser Erklärung gilt genau dasselbe, was von der in § 28 verlangten Erklärung der Ladebereitschaft gesagt ist. Vergleiche dortselbst.

[11]) Natürlich ist aber das Letztere nur möglich, wenn die fragliche Erklärung abgegeben ist. Darnach deckt sich die Wartezeit nur bei der vorzeitig abgegebenen Erklärung mit der Ladezeit bezw. der Ueberliegezeit. In allen anderen Fällen ist sie länger, und zwar um den Zeitraum bis zum Ablauf der durch die Erklärung des Frachtführers in Gang gesetzten Nachfrist. Aber immer, wo das Gesetz von Ablauf der Wartezeit spricht, ist die Abgabe der Erklärung vorausgesetzt.

[12]) Vergleiche dieselben nebst Anmerkungen.

[13]) Diese Bestimmung ist deshalb gegeben, damit auch für jenen Fall rechtlich gesorgt ist, wenn der Schiffer wegen Ueberhäufung des Ladeplatzes mit Schiffen oder überhaupt wegen Platzmangel erst spät zur Beladung kam. Es könnte ja sonst vorkommen, was verhütet werden soll, dass der

§ 34[1].

(Rücktrittsrecht des Frachtführers [Fautfracht].)

(Ha. Art. 586 u. 587.)

Hat der Absender[2]) bis zum Ablaufe der Wartezeit (§ 33) keine[3]) Ladung geliefert, so ist der Frachtführer an den Vertrag nicht länger gebunden[4]) und befugt[5]), von dem Absender ein Drittel[6]) der bedungenen Fracht*) als Entschädigung zu verlangen. Hierdurch wird ein bereits begründeter Anspruch auf Liegegeld (§§ 30, 31) nicht berührt[7]).

Frachtführer vom Vertrag zurücktreten darf, bevor der Absender nur Zeit gehabt hat, die Ladung zu liefern, ja bevor überhaupt das Schiff an den Ladeplatz gelangt ist. Diese Möglichkeit muss jedenfalls ausgeschlossen werden. Damit ist also eine Minimalfrist der Wartezeit im Gegensatz zur Ladezeit gegeben. Die Ladezeit beginnt schon einen Tag nach der Erklärung des Frachtführers, die Ladung einnehmen zu wollen, ohne dass das Schiff an dem Ladeplatz liegt, wenn nur, wie oben § 28 ausgeführt, das Schiff auch wirklich sonst ladebereit ist.

Zu § 34.

1) Dieser Paragraph entspricht im Wesentlichen dem Seerechte. Darnach ist das Rücktrittsrecht davon abhängig, dass bis zum Ablauf der Wartezeit (nicht der Ladezeit) gar keine Ladung geliefert ist. Ueber den Fall theilweiser Lieferung vergleiche § 35. Dieses Rücktrittsrecht ist von einer neuerlichen Erklärung nicht abhängig; das Rücktrittsrecht liegt schon in der in § 33 verlangten Erklärung des Frachtführers. Es kann also der Frachtführer nach Ablauf der Wartezeit die Uebernahme von Gütern verweigern, den Ladeplatz verlassen und die Zahlung der Fautfracht beanspruchen (so nennt man das Drittel der bedungenen Fracht; dieser Ausdruck kommt von faute de fret = Mangel an Fracht). Natürlich ist diese Faut-Fracht, die sich als eine Abfindung des Frachtführers darstellt und eine Art Reugeld ist, unabhängig davon, dass mit dem freigewordenen Schiffe ein anderweiter Erwerb erzielt wird. Das brauchte, meinen die Motive, gar nicht in das Gesetz noch besonders aufgenommen zu werden. Im Ha. steht es aber; natürlich braucht das betreffende Schiff auch nicht etwa die Reise auszuführen, für welche es laden sollte etc. Auch besondere Bestimmungen für Fälle, dass ein Schiff zugleich auf Rückladung oder für eine in anderer Weise zusammengesetzte Reise gegen eine als Gesammtsumme festgesetzte Fracht verfrachtet ist, wie sie im Seerechte vorgesehen sind, können hier entbehrt werden, weil Fälle der bezeichneten Art bei der Binnenschifffahrt nicht häufig sind, und soweit sie vorkommen, durch diesen vorstehenden Paragraphen gelöst werden können. Die Fautfracht besteht hier eben, wenn ein Theil der Reise bereits erledigt ist, selbstverständlich nicht in einem Drittel der Gesammtfracht, also für Hin- und Herreise, sondern muss von einer Quote der Fracht berechnet werden, welche dem

§ 35[1]).

(Reise mit unvollständiger Ladung.)

(Ha. Art. 580, 579.)

Abs. 1. Hat der Absender bis zum Ablaufe der Wartezeit[2]) die Ladung nur theilweise[3]) geliefert, so ist der Frachtführer befugt[4]), sofern der Absender nicht von dem Vertrage zurücktritt (§ 36)[5]), die Reise mit der unvollständigen Ladung anzutreten. Auf Verlangen des Absenders muss[4]) er die Reise jeder Zeit auch ohne die volle Ladung antreten.

noch nicht zurückgelegten Theil der Reise entspricht; die Frachtforderung für den vollendeten Theil der Reise bleibt daneben in Wirksamkeit.

[2]) Ueber das Rücktrittsrecht des Absenders vergleiche Näheres unten in § 36. Indirekt kommt ihm ja unter Umständen auch das Rücktrittsrecht des Schiffers selbst zu Gute.

[3]) Es ist nicht gesagt, wieviel Ladung; also jede Ladung genügt nicht, den § 34, sondern den § 35 zur Anwendung zu bringen. Es müsste denn sein, dass die wirklich beschaffte, unbedeutende Ladung nur zum Schein geschah, also zur Umgehung des Gesetzes; die Bedingungen des § 35 (Theilweise Lieferung von Ladung) sind ja viel schwerer, als jene von § 34.

[4]) D. h. also der Vertrag ist nicht etwa mit dem Ablauf der Wartezeit sofort auch aufgehoben, er kann nur aufgehoben werden, deshalb die Fassung: „nicht länger gebunden". Allerdings bedarf es, wie gesagt, dazu keiner besonderen Erklärung, es genügen auch Handlungen, aus denen dieser Wille, vom Rechte dieses Paragraphen Gebrauch zu machen, geschlossen werden kann und muss: durch Absegeln des Schiffers, durch Abschluss eines neuen Frachtvertrages. Bleibt aber der Schiffer liegen und übernimmt nach Ablauf der Wartezeit die ursprünglich bedungene Ladung ohne irgend eine besondere Vereinbarung, so liegt darin eben auch kein neuer Frachtvertrag, auch könnte der Frachtführer nicht für berechtigt gehalten werden, neben der Fautfracht noch die ursprüngliche für die Ladung vereinbarte Fracht zu fordern. Durch bedingungslose Annahme der Ladung nach der Wartezeit würde der Schiffer vielmehr zu erkennen geben, dass er den alten Frachtkontrakt als noch zu Recht bestehend anerkennt.

[5]) Also sofort ohne Weiteres, besonders ohne weitere Erklärung, vergleiche Ziffer 1.

[6]) Das Ha. gestattet die Hälfte, das Seerecht ein Viertel, so dass ein Drittel eigentlich die Mitte zwischen den verschiedenen einschlägigen Bestimmungen ist. Die geringeren Ausrüstungskosten der Binnenschiffe und die häufigere Gelegenheit zu anderweiter Verwendung des Schiffes hat die Ermässigung auf ein Drittel rechtfertigen lassen. In der Sachverständigen-Kommission waren einzelne Wünsche auf die Gewährung eines Viertels der

Abs. 2. In diesen Fällen gebührt[6]) dem Frachtführer nicht allein die Fracht für die volle Ladung[7]) und das etwaige[8]) Liegegeld, sondern er ist auch berechtigt[9]), soweit ihm durch die Unvollständigkeit der Ladung die Sicherheit für die volle Fracht entgeht, die Bestellung einer anderweitigen Sicherheit zu fordern[10]). Ausserdem sind ihm die Mehrkosten[11]), welche in Folge der Unvollständigkeit der Ladung ihm etwa erwachsen, zu erstatten.

Fracht. Demgegenüber wurde hervorgehoben, dass in der Fracht ja auch der Schlepplohn stecke, der sicherlich dem Schiffer erspart würde. Demgegenüber wurde aber wieder ausgeführt, dass ja in der Regel nur zu Berg, nicht zu Thal geschleppt würde und die Thallöhne ohnedies äusserst bescheidener Natur seien.

*) Fracht ist hier die Gegenleistung des Absenders einschliesslich Schlepplohn. Irgend ein Abzug für etwa ersparten Schlepplohn ist unstatthaft.

[7]) Das ist nur eine Folge davon, dass die Fautfracht lediglich ein Reugeld ist, welches andere aus anderen Gründen entstehende Forderungen nicht berühren kann.

Zu § 35.

[1]) Dieser Paragraph entspricht im Wesentlichen dem Seerecht: Darnach gebührt dem Frachtführer in dem Falle einer theilweisen Lieferung der Ladung, da er die bedungene Reise thatsächlich ausführt, nicht nur die Fracht für die volle nach dem Frachtvertrag zu liefernde Ladung, sondern es muss ihm gegebenen Falles auch eine angemessene Sicherheit für seinen Anspruch geleistet werden, wenn derselbe durch die Pfandhaftung der unvollständigen Ladung nicht hinreichend gedeckt erscheint. Näheres in anderen Anmerkungen zu diesem Paragraphen.

[2]) Vergleiche darüber § 33.

[3]) Auf ein gewisses Gewichtsprozentverhältniss kommt es darnach nicht an; jeder Theil, welchen Umfangs auch, wird genügen, wenn es nicht, wie zum vorigen Paragraphen bemerkt, in fraudem legis, zur Umgehung des Gesetzes, geschehen sollte, um vielleicht auf diese Weise das betreffende Schiff nach einem anderen Hafen zu bringen. Dann dürfte die Einrede des Handelns gegen besseres Wissen am Platze sein.

[4]) Vergleiche freilich den nächsten Buchsatz.

[5]) Vergleiche diesen Paragraphen selbst.

[6]) D. h. also der Frachtführer hat auf die dreifachen, gesetzlich angegebenen Leistungen einen durch Klage verfolgbaren Anspruch. Zweck dieses Absatzes ist, den Absender bei seinen geschäftlichen Verfügungen auf eine etwaige Aenderung der Umstände Rücksicht nehmen zu lassen, aber nur gegen ein dreifaches Opfer: 1. Anspruch auf volle Gegenleistung des ganzen übernommenen Transportes, gleich als ob die Reise mit der vollen, bedungenen Ladung angetreten worden wäre (volle Fracht und eventuell volles Liegegeld); 2. Anspruch auf Ersatz der Minderung des

[1]§ 36.

(Rücktrittsrecht des Absenders.)

(a) vor Antritt der Reise.)

(Ha. Art. 581, 582.)

Abs. 1. Vor Antritt der Reise[2]) kann[3]) der Absender von dem Vertrage unter der Verpflichtung[4]) zurücktreten, den Frachtführer nach Massgabe des § 34[4]) zu entschädigen[5])[6]).

Abs. 2. Macht der Absender von diesem Rechte Gebrauch, nachdem Ladung geliefert ist, so muss er auch die Kosten der Verladung und Wiederausladung tragen[7]).

Abs. 3. Der Frachtführer ist verpflichtet, den Aufenthalt, welchen die Wiederausladung verursacht, sich gefallen zu lassen, selbst wenn dadurch die Ladezeit und eine etwa bedungene Ueberliegezeit überschritten wird, wogegen ihm Liegegeld für die Zeit nach Ablauf der Ladezeit und ausserdem Ersatz des durch die Ueberschreitung der Lade- und Ueberliegezeit entstandenen Schadens gebührt[8]), soweit der letztere den Betrag des Liegegeldes übersteigt.

pfand- und retentionsrechtlichen Gegenstandes der vertragsmässigen Deckung für die volle Fracht und 3. Anspruch auf Ersatz der etwaigen Mehrkosten.

[7]) Ha. spricht von „voller Fracht“. Das wurde in der Sachverständigen-Kommission nicht deutlich genug befunden, deshalb diese, jedenfalls ganz klare Fassung. Vergleiche auch Ziffer 1 vorstehend darüber.

[8]) Also wenn wirklich über die Ladezeit hinaus der Frachtführer auf den Absender gewartet hat.

[9]) Hier steht also die Forderung in der Wahl des Frachtführers.

[10]) Für den Fall, dass nun die seitens des Absenders zu bestellende Sicherheit nicht geleistet wird, bedarf es in diesem Gesetze keiner weiteren Bestimmungen. Der Frachtführer kann sich durch Erwirkung eines Arrestes auf das Vermögen des Absenders helfen. Vergleiche C.P.O. 5. Abschnitt §§ 796—822.

[11]) Diese Mehrkosten sind mehrfacher Natur: sie können in rechtlichen Verhältnissen ihren Grund haben. Wenn nämlich der Schiffer nicht die volle, bedungene Ladung an Bord hat, so ist er im Falle einer grossen Havarie (vergleiche Abschnitt V dieses Gesetzes) wesentlich gefährdet; denn alsdann hätte nur die wirklich auf dem Schiffe befindliche Ladung an den Havariekosten mitzutragen und wird dadurch der Schiffswerth mehr in Anspruch genommen, als wenn die volle Ladung konkurriren müsste.

Zu § 36 u. 37.

[1]) Das hier vorgesehene Rücktrittsrecht des Absenders entspricht den ähnlichen Bestimmungen im Seerecht. Dasselbe Verkehrsinteresse, welches dem Frachtführer ein Rücktrittsrecht einräumen und ferner den Antritt

Abs. 4[9]). Der Frachtführer ist, wenn der Absender nach erklärtem Rücktritt die Wiederausladung über die Wartezeit[10]) hinaus verzögert, berechtigt, die Güter selbst auszuladen und dieselben gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederzulegen[11]).

§ 37.

(b) nach Antritt der Reise.)

(Ha. Art. 583.)

Abs. 1. [12])Nachdem die Reise angetreten ist, kann der Absender die Wiederausladung der Güter vor Ankunft derselben am Ablieferungsorte nur gegen Berichtigung[13]) der vollen Fracht[14]) sowie aller sonstigen Forderungen[15]) des Frachtführers und gegen Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge zur grossen Haverei und der Bergungs- oder Hülfskosten[16]), welche auf den Gütern haften, fordern.

Abs. 2. Im Falle der Wiederausladung hat der Absender nicht nur die hierdurch entstandenen Mehrkosten[17]), sondern auch den Schaden zu ersetzen, welcher aus dem durch die Wiederausladung verursachten Aufenthalt[18]) dem Frachtführer entsteht[19])[20]).

der Reise auch bei unvollständiger Ladung verlangen lässt, führte auch dazu, den Absender in die gleiche Lage zu versetzen. Dieses Rücktrittsrecht gereicht aber keineswegs nur dem Absender zum Vortheil, welcher sich gegebenen Falles mit einem mässigen Opfer von seiner Vertragspflicht befreien kann, auch dem Frachtführer kommt es zu gute, der statt einer „besonders zu begründenden“ Schadenersatz-Forderung eine „feste“ Abfindung erhält, die ihm mit Rücksicht auf ersparte Schifffahrts-Unkosten und bei Möglichkeit anderer Verwendung des Schiffes eine auskömmliche Vergütung bietet. Diese beide Paragraphen entsprechen im Wesentlichen der ursprünglichen Vorlage.

[2]) Im Seegesetzbuch ist des Näheren festgelegt, was „vor Antritt der Reise“ heisst: mit der Abfertigung des Schiffes, d. h. mit der ausdrücklichen oder stillschweigenden Anerkenntniss des Absenders, dass die Ablieferung der zu verladenden Güter beendigt sei, oder mit der Lieferung der Ladung und dem Ablauf der Wartezeit. Eine diesbezügliche Beschränkung ist in der Binnenschifffahrt nicht geboten. Auch dadurch, dass die Beladung des Schiffes schon ganz oder theilweise stattgefunden hat, wird das Rücktrittsrecht des Absenders nicht beseitigt. Es muss also von Fall zu Fall ermittelt werden, ob die Reise schon angetreten ist oder nicht. Jedenfalls wird der Aufenthalt des Schiffers im Abgangshafen noch als die Zeit vor Antritt der Reise zu betrachten sein.

[3]) Das Rücktrittsrecht ist nur eine Befugniss, keine Pflicht.

[4]) Vergleiche dort des Näheren, insbesondere die Fautfracht. Wenn nach dem Frachtvertrage nicht der Empfänger der Waare, sondern der Absender bezahlen soll, also dem Absender Credit gegeben ist, so ist auch gar kein Anlass, dass sofort die Entschädigung im Sinne des § 34 bezahlt wird, es heisst daher auch nicht gegen Zahlung, sondern nur „unter der Verpflichtung" zu entschädigen, eine Verpflichtung, die keine augenblicklich erfüllbare sein muss.

[6]) Absatz 1 denkt an den Fall, wo keine Ladung geliefert ist, anders Absatz 2.

[7]) Die „Inbenützungnahme" des hier erwähnten Rechtes des Absenders absorbirt natürlich das in § 35 gekennzeichnete Recht des Frachtführers, d. h. der Frachtführer kann nicht mehr mit der unvollständigen Ladung abfahren, wohl aber stehen ihm, dem Frachtführer, die Vortheile, die in Absatz 2 und 3 des obigen Paragraphen 36 geboten sind, zur Seite.

[8]) Ein solcher Schaden könnte z. B. dadurch entstehen, dass in Folge der Verzögerung der Abreise ein Hinderniss die Abfahrt trifft, z. B. Frost, welcher den Schiffer zwingt, Monate lang liegen zu bleiben, und hierdurch wieder kann derselbe möglicherweise verhindert werden, einen bereits anderweit unter einer namhaften Konventionalstrafe eingegangenen Frachtkontrakt zu erfüllen.

[9]) Dieser Absatz ist erst in den Entwurf an den Reichstag eingefügt worden; man wollte dadurch den Schiffer dagegen schützen, sein Schiff als Lagerraum zur Verfügung zu stellen. Er darf nach der Erklärung, dass er nicht länger warten will, die eingeladenen Güter selbst ausladen und gerichtlich oder in anderer sicherer Weise niederlegen. Vergleiche in gleicher Weise bei der Löschung § 52. Dieselbe Ausdrucksweise gebraucht auch Art. 602 Ha.

[10]) Vgl. darüber weiter oben § 33.

[11]) Diese Selbsthülfe kommt auch in anderen Theilen des Ha. vor z. B. beim Kauf etc. Nur ist in diesem Falle das Recht des Verkaufsberechtigten ein viel weitergehendes, auf die Materie der Waare selbst sich erstreckendes, insoweit derselbe die Waare schliesslich selbst verkaufen lassen kann. Hier aber handelt es sich in erster Linie um die Räumung des Schiffes, weniger um die Waare. Ganz ähnlich später § 52 u. Ha. 602. Deshalb ist hier die Verantwortung eine ungleich grössere. Darum heisst es bei dem Verkäufer nur, dass er die Waare in einem öffentlichen Lagerhaus oder bei einem Dritten niederlegen kann, während hier gesagt ist: gerichtlich oder in anderer, sicherer Weise. Es macht sich also der Frachtführer verantwortlich gegenüber dem Absender, wenn er zur Niederlegung der Waaren nicht das Gericht anruft oder sich bei einer anderweiten Niederlegung nach jeder Richtung, also sowohl materiell als rechtlich, sichert, dass die Waaren dem Absender jeder Zeit wieder in gutem Zustande zurückgegeben werden können. Ueber das Wo ist nichts gesagt, es liegt aber nahe, dass das nur an dem Orte geschieht, wo die Ausladung statt hat, um so mehr als ja die entstehenden Kosten zu Lasten des Absenders gehen und demselben ja überflüssige Kosten nicht wohl aufgebürdet werden

dürfen, also nur die Lagerkosten und die etwa auf Lager entstehenden sonstigen Kosten z. B. das Umarbeiten bei Getreide etc. Jedenfalls aber wird auch hier der Frachtführer, wenn kein Gericht zur Seite steht, irgend ein öffentliches Lagerhaus am Besten wählen, weil dasselbe in der Regel unter öffentlicher Kontrole eines Staates, einer Gemeinde etc. steht.

[12]) Ist die Reise selbst einmal angetreten, so kann von einem eigentlichen Rücktrittsrecht beinahe nicht mehr gesprochen werden; denn die volle Fracht muss in einem solchen Falle unter allen Umständen bezahlt werden. Immerhin kann das Recht, die Wiederausladung der Güter, unbeschadet der bezeichneten Verpflichtung, schon vor der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte zu verlangen, dem Absender nicht versagt werden, ähnlich wie ja auch auf den Eisenbahnen dem Absender nach Aufgabe des Gutes gestattet wird, unter besonderen Voraussetzungen das Gut rückwärts, vorwärts, seitwärts, anders als ursprünglich zu dirigiren, dort natürlich unter erheblich geringeren Unkosten. Dieses Recht, also Forderung einer anderen Reiserichtung oder Zurücklegung einer weiteren Strecke, steht dem Absender in der Binnenschifffahrt, wie die Motive ausführen, auf Grund dieses Paragraphen nicht zu, dazu bedürfte es also eines neuen Frachtvertrages. Im Seerecht ist sogar ausdrücklich bemerkt, dass zum Zwecke der Wiederausladung der Güter jedenfalls nicht die Reise geändert oder die Anlaufung eines anderen Hafens verlangt werden könnte.

[13]) Hier heisst es gegen Berichtigung, während Absatz 1 gegen die Verpflichtung zurückzutreten. Hier kann also die Frachtbezahlung sofort verlangt werden, was allerdings einer Besserstellung des Frachtführers gleichkäme, während die nur möglichen Leistungen auch lediglich sicher gestellt zu werden brauchen.

[14]) Also wie § 35 Absatz 2 zu verstehen: Fracht für die volle Ladung.

[15]) Also alle die entstehenden Nebenkosten, auch etwa ausgelegte Zölle, Steuern etc., jedenfalls auch etwaiges Liegegeld.

[16]) Vergleiche Näheres in Abschnitt 5 und 6 dieses Gesetzes unten.

[17]) Dem Frachtführer können natürlich diejenigen Kosten nicht abgenommen werden, die ihn bei der seinerzeitigen Entlöschung am Bestimmungshafen treffen würden, nur braucht er nicht in Folge einer durch Willkür des Absenders herbeigeführten Veränderung des Löschungsortes zu leiden. Aus eben diesem Grunde können dem Absender die Ausladungskosten nicht unbedingt zur Last gelegt werden, sondern nur die durch die Wiederausladung entstandenen Mehrkosten. Auch sonst hat der Frachtführer nicht das Recht, etwa wider Willen des Absenders auf Ausführung des bedungenen Transportes zu bestehen; nur umgekehrt ist, wie der Paragraph klarstellt, der Absender berechtigt, gegen Leistung alles dessen, was der Verfrachter am Bestimmungshafen zu fordern haben würde, noch während der Ausführung des Transportes die Rückgabe der verladenen Waaren zu begehren. Aber er kann auch nur die Wiederausladung der Güter fordern. Daher hat der Absender ausser der Fracht und den Accidenzen (Nebenkosten) dem Frachtführer nicht auch noch dessen hierüber etwa hinaus-

§ 38[1].

b) Theilverfrachtung.

(Ha. Art. 588.)

Ist nicht das Schiff im Ganzen, sondern ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum desselben verfrachtet oder hat der Frachtvertrag Stückgüter[2]) im Gewichte

gehendes Interesse an der Erreichung des Bestimmungshafens oder gar den etwa entgangenen Gewinn zu ersetzen.

[18]) Also alle in Folge des Aufenthaltes in dem Löschungshafen dem Frachtführer entstehenden Schäden, wie Hafengelder, Löhne der Schiffsmannschaft, Unterhaltungskosten für die Mannschaft, sowie anderen positiven Schaden, der dem Frachtführer dadurch erwachsen ist, dass er das Schiff nicht mit der Ladung nach dem Bestimmungshafen gebracht hat, also die etwa durch Einnahme von Ballast entstehenden Kosten, wenn der Frachtführer durch den bereits abgeschlossenen Frachtvertrag genöthigt war, nach jenem Hafen behufs Einnahme einer neuen Ladung zu segeln; ebenso eine Konventionalstrafe, welche dadurch verwirkt ist, dass der Frachtführer lediglich in Folge der Weisung des Absenders einen anderweitigen Frachtvertrag nicht rechtzeitig (z. B. wegen inzwischen eingetretenen Frostes) hat ausführen können. Keineswegs aber ist auch ein etwa entgehender Gewinn dem Frachtführer zu erstatten, weil er durch die grosse Verzögerung in Folge der Wiederausladung eine günstige Konjunktur für Eingehung neuer Verträge nicht mehr hat benützen können. Das Alles entspricht nur den Protokollen zum Ha. und besteht kein Grund, es nicht auch für die Binnenschifffahrt in Anwendung zu bringen.

[19]) Der Fall, dass von vornherein eine Hin- und Rückreise des Frachtführers bedungen war, kommt, wie schon bei § 35 gesagt, auf Binnenflüssen seltener vor. Und wenn er vorkommt, ist er auch hier mit Hilfe dieses Paragraphen zu lösen. Ist ein Ladeschein ausgestellt, so hat ja der Frachtführer späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe oder Auslieferung eines Gutes an einen anderen, als den durch den Ladeschein legitimirten Empfänger nur Folge zu leisten, wenn dieser Ladeschein zurückgegeben wird. Mit anderen Worten, bei der Ausgabe eines Ladescheines ist die Anwendung dieses Paragraphen eine sehr erschwerte, der Absender hat sich dieses Rechtes eben mit dem Ladeschein begeben, er muss also denselben erst sich wieder beschaffen, bevor er die Rechte aus diesem Paragraphen in Anwendung bringen will.

[20]) Natürlich gilt dieser ganze Paragraph nur, insoweit der Rücktritt vom Frachtvertrage vom Willen des Absenders ausgeht, anders, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Zufall verhindert wird, z. B. Eintritt des Winters, Hochwasser, niedriges Wasser, Krieg etc. Hier entsteht natürlich kein Recht auf Fautfracht etc. Vergleiche darüber §§ 67, 70.

Zu § 38.

[1]) Die Bestimmungen der §§ 27—37 hatten die Verfrachtung eines Schiffes im Ganzen, die sogenannte Gesammtverfrachtung im Auge.

von 10000 Kilogram[2])[3]) oder mehr zum Gegenstande, so kommen die Vorschriften der §§ 28 bis 37 mit folgenden Abweichungen zur Anwendung:

1. die Ladezeit[4]) beträgt für den einzelnen Absender bei einer von ihm zu liefernden Ladung
 [5])bis zu 50000 Kilogramm einen Tag,
 „ „ 100000 „ zwei Tage
 und so fort in Stufen von 50000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500000 Kilogramm; von da ab steigt die Ladezeit für je 100000 Kilogramm um je einen Tag; bei Ladungen über 1000000 Kilogramm beträgt die Ladezeit sechszehn Tage. [6])Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld (§ 30) tritt jedoch in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte ein, mit welchem die Ladezeit einem der Absender gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat; [7])der Frachtführer ist indess nicht berechtigt, von mehreren Absendern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen;
2. [8])der Frachtführer erhält in den Fällen des § 34 und des § 36 Absatz 1 als Entschädigung nicht blos ein Drittel, sondern die Hälfte der Fracht, es sei denn, dass sämmtliche Absender keine Ladung liefern oder zürücktreten;

[9])3. der Absender kann in den Fällen der §§ 36, 37 die Wiederausladung nicht verlangen, wenn dieselbe eine Verzögerung der Reise zur Folge haben oder eine Umladung oder Umstauung nöthig machen würde, es sei denn, dass zugleich die Genehmigung aller übrigen Absender beigebracht und auch das Schiff durch die Wiederausladung nicht gefährdet wird. [10])Ausserdem ist der Absender verpflichtet, die Mehrkosten und den Schaden zu ersetzen, welche durch die Wiederausladung entstehen.

In dem vorstehenden Paragraphen aber handelt es sich um die Fälle, dass ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist, oder aber dass eine gewisse Menge von Stückgütern Gegenstand des Transportvertrages bildet. Das Gesetz weicht vom Seerecht insofern ab, als auch erheblichere Mengen von Stückgütern in gleicher Weise und zwar nach dem Wunsche der Sachverständigen-Kommission verfrachtet werden können, wie Theile und Räume eines Schiffes. An und

für sich liegt überhaupt ein Stückgutvertrag im Sinne der Schifffahrt stets vor, wenn weder das ganze Schiff zur Ausführung eines Frachtvertrages verwendet noch ein verhältnissmässiger Theil oder bestimmter Raum des Schiffes verfrachtet wird. Die „Menge" und „Beschaffenheit" der Güter, insbesondere ob sie „lose" oder „verpackt" verladen werden (vergleiche § 41), ist hierfür nicht von Erheblichkeit. Unter den Begriff der Stückgüterverladung können demnach auch Gütersendungen von sehr beträchtlichem Umfang fallen, bei welchen die Gewährung einer bestimmten und auskömmlichen Ladezeit ebenso sehr als ein Bedürfniss anzuerkennen ist, wie im Falle der Gesammt- und Theilverfrachtung. — Anders bei der Eisenbahn, bei dieser sind alle anderen Ladungen unter 100 bezw. 200 Zentnern = 5000 bezw. 10000 Kilogramm Stückgüter.

Der ganze Paragraph entspricht in vielen Beziehungen dem Seerechte und ist in den verschiedenen Stadien der gesetzlichen Bereifung nicht erheblich geändert worden. Nur die Ziffer 1 ist neu und ebenso hat die Reichstagskommission entsprechend ihren Aenderungen zu § 29 mehrere Veränderungen getroffen. Ausdrücklich zu bemerken ist, dass wohl, wie schon früher gesagt, die eigentliche Theilverfrachtung, soweit also nicht die Stückgüterverfrachtung der in § 38 festgestellten Art in Frage kommt, auf Binnenflüssen wenig von Bedeutung ist. Ob aber überhaupt eine Theilverfrachtung oder eine Stückgüterverfrachtung vorkommt, ist Sache der Auslegung. Aus den Protokollen zum Ha. mag ein Fall hier erwähnt sein: Es kommt vor, besonders an grösseren Hafenplätzen, dass der Schiffer einen Schiffsmakler beauftragt, ihm eine Ladung zu besorgen, und dieser mit einer Reihe von Absendern Frachtverträge vorbereitet und sodann im Namen Aller mit dem Frachtführer eine gemeinsame Chartepartie abschliesst. Dieser Fall ist im Seerecht und aus gleichen Erwägungen auch im Binnenschifffahrtsrecht als eine Totalvercharterung des Schiffes zu beurtheilen mit der Modifikation, dass nicht jedem einzelnen Absender, sondern nur dem Konsortium derselben die Befugniss des Absenders im Sinne der vorstehenden Paragraphen (man denke besonders an § 34, 35, 36 etc.) zusteht.

[2]) Ursprünglich waren Stückgüter nicht in diesen Paragraphen aufgenommen. Allein auch auf Grund der Erwägungen in der Sachverständigen-Kommission erachtete man es für unbillig, dass bei Auflieferung grösserer Gütermengen dem Absender die Verpflichtung der „unverzüglichen" Lieferung auferlegt werde, ein Bedenken, das auch dadurch nicht beseitigt wird, dass es den Betheiligten ja unbenommen bleibt, die gesetzlichen Vorschriften durch Vereinbarung bestimmter Ladefristen ausser Anwendung zu setzen. Man darf nicht vergessen, dass neben den Rechtsfragen auch die Machtfragen gerade bei der Binnenschifffahrt eine Rolle spielen. Dieser Machtfaktor ist aber in der Regel das Erzeugniss der scharfen Konkurrenz verschiedener Geschäfte, welchen die Benützung der Wasserstrassen unentbehrlich erscheint. Es wird daher häufig sehr schwer halten, dass der Absender das geschriebene Recht zu beseitigen im Stande ist, wenn er nicht selbst durch den Umfang seiner Versendungen sich eine gewisse Autorität zu verschaffen vermag. Man kann vielleicht darüber, dass gerade 10000 Kilogramm als

Grenze gegriffen worden sind, verschiedener Meinung sein; allein in der Wahl solcher Ziffern liegt schliesslich immer eine gewisse Willkürlichkeit, die aber dadurch gemindert ist, dass man sich den Eisenbahnverhältnissen damit einigermassen anschliesst.

[3]) Das Binnenschifffahrtsgesetzbuch schliesst also theilweise an die deutsche Verkehrsordnung der Eisenbahnen an, vergleiche Ziffer 1.

[4]) Hier bei der Theilverfrachtung haben wir eine ganz andere Sachlage, wie bei der Gesammtverfrachtung, vergleiche § 29 und Anmerkung. Hier tritt jeder einzelne Absender dem Frachtführer selbständig gegenüber, es giebt keine Gesammtfrist wie nach § 29, wenn Mehrere ein Schiff als Ganzes miethen. Die Dauer der Ladezeit kann sich hier vielmehr für jeden Absender nur nach der Menge der von ihm zu verladenden Güter bestimmen und die Frist wird auch für jeden Einzelnen und durch die ihm gegenüber vom Frachtführer abgegebene Erklärung der Ladebereitschaft in Lauf gesetzt. Es bestehen demnach hier so viele selbständige Ladefristen, als Absender vorhanden sind. Deshalb mussten auch hier Abänderungen der Fristen im Sinne des § 29 gemacht werden, denn sonst würde jeder der mehreren Absender mit je 100000 Kilogramm 4 Tage Ladezeit haben. Das darf dem Frachtführer nicht zugemuthet werden; vielmehr darf verlangt werden, dass bei einer Mehrheit von Absendern jeder sich soviel als möglich beschränke, und zwar jeder im Interesse aller Uebrigen. Deshalb sind hier die Fristen gegenüber § 29 von 3 auf 1, von 4 auf 2 Tage etc. herabgesetzt worden. Kann sich doch auch so noch bei Zusammenzählung aller einzelnen Fristen eine erheblich höhere Gesammtzeit herausstellen, als nach § 29, d. h. also wenn dieselbe Gütermenge von einem oder einer Mehrheit von Absendern in Gesammtverfrachtung aufgeliefert würde. Allein darauf ist kein so grosses Gewicht nach den Motiven zu legen, da es ja der Frachtführer in der Hand hat, mehreren Absendern seine Ladebereitschaft für denselben Tag zu erklären und an diesem die Verladung der betreffenden Güter auszuführen. Nur muss die Verladung auch thatsächlich besorgt werden können, sonst liegt keine Anmeldung der Ladebereitschaft vor. Auch macht sich in diesem Falle der Frachtführer für die dem Absender nutzlos gemachten Kosten verantwortlich. Hier wird die Frage der Stauung der verschiedenen Ladungen eine Rolle spielen müssen. Der Frachtführer wird also eine bestimmte Reihenfolge unter den Absendern festsetzen und die Absender davon verständigen müssen.

[5]) Die Ladezeit ergiebt hier folgende Skala:

bis	zu	50000	Kgr.	=	50	t.	=	1000	Ctr.	=	1	Tag,
„	„	100000	„	=	100	„	=	2000	„	=	2	Tage,
„	„	150000	„	=	150	„	=	3000	„	=	3	„
„	„	200000	„	=	200	„	=	4000	„	=	4	„
„	„	250000	„	=	250	„	=	5000	„	=	5	„
„	„	300000	„	=	300	„	=	6000	„	=	6	„
„	„	350000	„	=	350	„	=	7000	„	=	7	„
„	„	400000	„	=	400	„	=	8000	„	=	8	„
„	„	450000	„	=	450	„	=	9000	„	=	9	„

bis zu	500000 Kgr.	= 500 t.	= 10000 Ctr.	= 10	Tage,
„ „	600000 „	= 600 „	= 12000 „	= 11	„
„ „	700000 „	= 700 „	= 14000 „	= 12	„
„ „	800000 „	= 800 „	= 16000 „	= 13	„
„ „	900000 „	= 900 „	= 18000 „	= 14	„
„ „	1000000 „	= 1000 „	= 20000 „	= 15	„
für alle weiteren Ladungen				= 16	„

[6]) Diese Bestimmung lautete in dem Regierungsentwurfe an den Reichstag, wie folgt: „Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld (§ 30) tritt jedoch nur ein, wenn infolge verspäteter Lieferung von Ladung die Zeit überschritten wird, die sich für die Beladung des ganzen Schiffes nach den Bestimmungen des § 29 ergiebt". Dagegen wurde aber in der Reichstagskommission geltend gemacht: Es sei doch unbillig, wenn ein einzelner Theillader, nachdem die übrigen Verlader ihre Ladungen schneller als die Ladezeit für sie lief, verladen haben, nun den Rest der gesammten Ladezeit für sich ausnützen und ein Schiff zurückhalten könne, unter Umständen mit einer kleinen Theilladung von 20000 oder 30000 Kilogramm 5—6 Tage? Man wollte aber gleichzeitig doch dem ersten Theillader eventuell eine mindestens dreitägige Ladezeit, ohne zur Entrichtung von Liegegeld verpflichtet zu sein, zugestehen. Dieser Fassung gegenüber wurde betont, dass dann dem Frachtführer unter Umständen eine um zwei Tage vermehrte Ladezeit aufgebürdet werden könne, da ja der letzte Verlader auch bei dem kleinsten Quantum unter allen Umständen drei Tage Ladezeit habe. Darauf wurde erwidert, dass das auf Missverständniss beruhe; man bezwecke mit der jetzigen Bestimmung gerade zu verhindern, dass der letzte Theillader den bei schnellerer Beladung des Fahrzeuges durch die ihm vorangehenden Belader für ihn übrig bleibenden, zu seinem Quantum in keinem Verhältniss stehenden Theil der ganzen Ladezeit ohne Entrichtung von Liegegeld für sich allein ausnützen könne. Ueber die dem Gesammtquantum entsprechende Ladezeit hinaus komme der Absender demnach keineswegs, ohne Liegegeld entrichten zu müssen.

[7]) Dieser Absatz ist in dem Berichte der Reichstagskommission, die ihn vorschlug, nicht näher begründet, er ist aber aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen schon selbstverständlich: das Liegegeld soll ja nur eine Entschädigung für den Frachtführer sein, keine Prämie, auf die derselbe spekuliren soll. Wenn z. B. bei einem Kahn von 20000 Centner 4 Theillader betheiligt sind, A. mit 2000, B. mit 8000, C. mit 7000, D. mit 3000 Centner, so ergiebt das zusammen 20 Tage, während nach § 29 sich nur 15 Tage ergeben würden. A. hat für seinen Theil nur zwei Tage, trotzdem aber hat er Liegegeld nicht zu bezahlen, wenn er nicht eine dreitägige Frist vom Zeitpunkt an, mit welchem die Ladezeit ihm gegenüber zu laufen beginnt, überschreitet. Von selbst müssen also dann die Uebrigen nach ihm sich beeilen, weil sie einen Tag an der Gesammtfrist ersparen müssen, damit kein Liegegeld bezahlt werde. — Es ist noch die Frage, von wem der Frachtführer das Liegegeld zu verlangen berechtigt ist? Darauf sagt das Gesetz nur: jedenfalls nicht für einen und denselben Liegetag von mehreren Absendern

dasselbe Liegegeld. Das Liegegeld schuldet aber natürlich nur derjenige, der durch verzögerte Lieferung der Güter die Ueberschreitung der Frist verursacht hat. Das können aber auch mehrere der Theillader sein; dann sind die Mehreren haftbar, jeder für das Ganze, natürlich der Zahlende mit dem Rechte des Rückgriffes auf den Mitschuldenden. Verboten ist nur, dass der Frachtführer bei Mehreren von Jedem das verfallene Liegegeld im Ganzen erhebt.

[8]) Der Fall der Fautfracht liegt hier wesentlich anders, wie bei der Gesammtverfrachtung: denn, wenn bei der Theilverfrachtung nur einer oder einige von den Absendern die Lieferung unterlassen, oder wenn sie zurücktreten, so muss ja der Frachtführer mit Rücksicht auf die Uebrigen die Reise doch ausführen, und es bleibt unsicher, ob er für den gelieferten Theil der Ladung Ersatz finden kann. In dem Ha. wurde, ebenso anfänglich in den Gu., die Sache dahin geordnet, dass der Frachtführer die ganze Fracht erhalten solle, aber unter Abzug dessen, was er für die Güter, die er an Stelle der nichtgelieferten erhält, noch Fracht bezieht. Das wurde in der Sachverständigen-Kommission als sehr bedenklich und zu ausserordentlich schwierigen Streitigkeiten veranlassend erachtet, und man hat sich daher regierungsseits entschlossen, dem Frachtführer für diesen Fall die halbe Fracht als Fautfracht zu geben, aber abfindungsweise, so dass irgendwelche weitere Rücksicht, ob der Frachtführer noch weitere Güter erhält oder nicht, nicht mehr genommen wird.

Ein anderer Fall, der hier möglich, ist der Rücktritt aller Theilverfrachter; dann liegt derselbe Fall vor, wie bei der Gesammtverfrachtung, und wäre in Folge dessen auch lediglich $^1/_3$ der Fracht als Fautfracht für einen solchen Fall zulässig.

[9]) Auch das Recht der Wiederausladung im Sinne der §§ 36 und 37 macht bei der Theilverfrachtung Schwierigkeiten, weil bei der Wiederausladung auch die Interessen der anderen Mitverlader in Betracht kommen müssen. Deshalb muss hier dieses Recht der Wiederausladung enger gezogen werden, damit es eben nicht etwa zum Schaden der Mitinteressenten ausgeübt werde. Hier ist es also nicht mit dem blossen Ersatz aller entstehenden Kosten, wie oben, gethan. Jedenfalls brauchen sich also die Mitbetheiligten auf Grund der Wiederausladung keine Verzögerung der Reise gefallen zu lassen; bis zu welchem Umfange, das ist Sache des Richters im einzelnen Falle. Auch eine Umladung bezw. Umstauung müssen sie nicht dulden, wodurch natürlich die geladenen Güter leicht Schaden nehmen könnten; anders wieder, wenn die sämmtlichen Mitlader ihre Genehmigung geben würden. Mit Recht wurde aber von der letzteren Bestimmung in der Sachverständigen-Kommission gefürchtet, dass dieselbe als eine Art Imperativ an den wiederausladelustigen Theilverfrachter erachtet werden könnte, in jedem solchen Falle erst eine gewisse Pression auf die Theilverfrachter zu üben und eben so lange die Reise des Schiffes zu verzögern. Jedenfalls, sagen die Motive, ist es nicht Sache des Frachtführers wegen Beibringung der Genehmigung der übrigen Absender seinerseits Schritte zu thun: vielmehr wird derselbe das Verlangen eines

§ 39[1].

c) Stückgüterverfrachtung.

(Ha. Art. 589.)

Abs. 1. Hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von weniger als 10000 Kilogramm zum Gegenstande, so muss der Absender auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug[2]) die Lieferung bewirken.

Abs. 2. Erfolgt die Lieferung nicht unverzüglich, so ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Lieferung der Güter zu warten, und kann, wenn er ohne dieselben die Reise antritt, die Hälfte der bedungenen Fracht als Entschädigung beanspruchen[3])

Absenders nach Ausladung seiner Güter, falls einer der zuvor bezeichneten Gründe entgegensteht, so lange unberücksichtigt zu lassen haben, bis ihm die Genehmigung aller übrigen Absender in zweifelsfreier Weise dargethan wird. Natürlich braucht also nicht etwa der Frachtführer das Ansinnen des wiederausladelustigen Theilverfrachters zu berücksichtigen und so lange zu warten; der Theilverfrachter wird versuchen die Genehmigung aller Mitbetheiligten zu erhalten; zugleich wird er an der Hand des Gesetzes sorgen, dass er ohne Verzögerung des Frachtführers eine solche Zustimmung gleich seinem Wiederausladebegehren beifügt. Aber auch der Frachtführer hat ein anderes Interesse an der Wiederausladung gegenüber Theilverfrachtern, wie gegenüber dem Gesammtverfrachter. Es kann sein, dass die blosse Umstauung und Umladung allein gar nicht hilft, dass vielmehr die verlangte Ausladung das gesammte Schiff gefährdet. Von versicherungstechnischer Seite wurde in der Sachverständigen-Kommission ausgeführt: Flussschiffe seien oft verhältnissmässig schwach gebaut, diese vertrügen am Allerwenigsten, dass gerade aus der Mitte des Schiffes etwas herausgenommen werde; das Schiff könnte leicht brechen. — Auch hier muss gesagt werden, wenn sämmtliche Interessenten die Wiederausladung verlangen, dann ist es gerade wieder so, wie bei der Gesammtverfrachtung, dann tritt Ziffer 3 oben nicht in Kraft.

[10]) Vergleiche darüber die Anmerkungen zu § 37.

Zu § 39.

[1]) Dieser Paragraph, welcher also die Verfrachtung geringerer Gütermengen als von je 10000 kg zum Inhalte hat, entspricht im Wesentlichen dem Seerechte.

[2]) Hier ist natürlich die schleunigste Erledigung selbstverständlich. Deshalb ist auch in Absatz 2 statt wie im Ha.: „ist der Absender säumig“ konsequent gesetzt: „erfolgt die Lieferung nicht unverzüglich“. Hier kann überhaupt von einer Ladezeit nicht die Rede sein. Schiffe, welche z. B. in Frachtfahrten die verschiedenen Rheinhäfen anfahren, würden ja ganz

Abs. 3. Der Frachtführer, welcher den bezeichneten Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Absender geltend machen will, ist bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Absender vor Antritt[4]) der Reise kund zu geben. Auf diese Erklärung findet die Vorschrift im § 28 Absatz 3 Anwendung.

Abs. 4. Das Rücktrittsrecht des Absenders, sowie das Recht desselben, die Wiederausladung der Güter zu verlangen, bestimmt sich nach den Vorschriften des § 38[5]).

§ 40[1]).

(Ladeplatz bei Stückgütern.)

In den Fällen der §§ 38 und 39 hat der Frachtführer an einem der ortsüblichen[2]) Ladeplätze anzulegen. Ist durch Verein-

aussergewöhnliche Reisedauern beanspruchen, wenn überall längere Ladezeiten bedungen wären. In diesem Punkte allein unterscheidet sich ja im Wesentlichen die Stückgüterverfrachtung von der Theil- und Gesammtverfrachtung. Ein Wunsch in der Sachverständigen-Kommission statt „unverzüglich“ zu sagen „innerhalb 24 oder 12 Stunden“ wurde nicht acceptirt. Am Rhein ist übrigens die Sache folgende: Wer einen regelmässigen Stückgütertransport pflege, lasse durch seinen Vertreter bekannt machen, an dem und dem Tage komme das Schiff an, der Ladeschluss sei um diese und diese Stunde. Darnach fahre das Schiff wieder ab, darüber könne sich Jeder verlässigen. Man sucht dort überhaupt nicht nach Stückgütern, dieselben werden zugefahren. — Der in der Sachverständigen-Kommission so viel besprochene Begriff Stückgüter im Sinne dieses Paragraphen ist auf den verschiedenen Strömen sehr verschieden. Am Rhein rechnet man dazu die sogenannten Kolligüter, also in Kisten, Fässern etc. verpackte Güter. Der Begriff „unverzüglich“ kommt auch in § 27 Absatz 2 vor. Vergleiche die dortige Anmerkung zu diesem Worte.

[3]) Wie in Ziffer 2 ausgeführt, dürfte dieser Fall am Rhein kaum vorkommen. Im Uebrigen war hier ursprünglich auch, wie bei dem § 38, die ganze Fracht zugestanden gegen Rückerstattung der Fracht für die Ersatzgüter; es ist aber aus denselben Erwägungen wie dort jetzt als Abfindung die halbe Fracht für richtig befunden worden.

[4]) Ursprünglich war gesagt: „vor der Reise“. Die jetzige Fassung ist redaktionell besser. In der Sachverständigen-Kommission war mit Rücksicht auf die Verhältnisse der Oder gewünscht worden, zu bestimmen: thunlichst vor der Reise. Das ist nicht berücksichtigt worden, folglich geht der Anspruch in der That verloren, wenn die Erklärung erst nach Eintritt der Reise eingereicht wurde.

[5]) Vgl. die einschlägigen Anmerkungen zu § 38.

Zu § 40.

[1]) Auch bei diesem Paragraphen wurden die bisher zugelassenen Ortsgebräuche beseitigt; nur die „ortsüblichen“ Ladeplätze sind natürlich bei-

barung dem Absender das Recht zur Anweisung des Ladeplatzes eingeräumt, so finden die Bestimmungen des § 27 Absatz 2 und 3 entsprechende Anwendung.

§ 41[1]).

(Behandlung gepackter und loser Güter.)

(Ha. Art. 562.)

In Ermangelung einer besonderen Vereinbarung hat der Absender gepackte[2]) Güter auf[3]) das Schiff, lose[3]) Güter in[4]) das Schiff zu liefern, der Frachtführer dagegen die weitere[5]) Verladung der Güter zu bewirken.

behalten. Der Sinn des Paragraphen ist, dass es eigentlich bei Theilverfrachtungen und Stückgüterladungen kein Platzanweisungsrecht des Absenders giebt. Stillschweigend bestehen dafür die ortsüblichen Ladeplätze. Wohl aber kann auf privatem Wege eine Vereinbarung getroffen werden; dann aber finden die Bestimmungen des § 27 Absatz 2 und 3 entsprechende Anwendung.

[2]) Deshalb auch, weil gerade auch hier die Verladung für einen und denselben Absender an mehreren Ladeplätzen unter Umständen verlangt werden kann und verlangt zu werden pflegt. Vergleiche § 27 Absatz 2 und die betreffende Anmerkung. Eine ähnliche Bestimmung stand übrigens in dem Regierungsentwurfe § 41 als Absatz 2, der deshalb jetzt wegfällt, weil dieser Paragraph ja in § 27 als Absatz 3 wenig verändert aufgenommen wurde.

Zu § 41.

[1]) Dieser Paragraph enthält lediglich eine Bestimmung darüber, in welcher Weise die Güter dem Frachtführer zuzubringen sind. In der Sachverständigen-Kommission war verlangt worden, dass die Fassung in La genommen werde, die aber freilich etwas umfassender ist.

> „In Ermangelung einer besonderen Abmachung, eines entgegengesetzten Ortsgebrauches oder örtlicher Verordnungen hat der Absender lose Güter in das Schiff, gepackte Güter auf Deck zu liefern, wogegen der Empfänger am Bestimmungsorte sowohl lose wie gepackte Güter im Schiffe abzunehmen hat. (Der letztere Satz gehört nicht hierher, weil in dem Gesetze Ladung und Löschung streng auseinander gehalten ist.) Der Frachtgeber hat unter allen Umständen frei an Bord zu liefern und der Empfänger an Bord zu löschen. Schiffsmannschaft leistet hierbei nur Hilfe nach Seegebrauch.“

Unser Gesetz hat weder die Kostenfrage, noch die Hilfe der Schiffsmannschaft irgendwie berührt. Hat daher auch die Reichstagskommission die Ortsgebräuche gestrichen, so ist diese Nichtgeltung eben auch nicht auf die Kosten und die Hilfe der Mannschaft zu erstrecken, sondern nur auf die Frage, die in § 41 berührt ist: Art und Weise der Lieferung der

Güter an den Frachtführer. Die Motive des Gesetzes selbst erklären in dieser Frage: In Bezug darauf, wem die Kosten der Verladung zur Last fallen und wie sie zu vertheilen sind, enthielten die geltenden Ortsgebräuche sehr verschiedenartige Bestimmungen. Soweit nun in diesen Ortsgebräuchen bei der Lieferung der Güter an Bord, auf Deck, auf das Schiff oder in das Schiff, bei der Lieferung längsseits des Schiffes zur Pflicht gemacht ist, hat das Gesetz endgiltige Bestimmung getroffen ohne alle Rücksicht auf entgegenstehende Ortsgebräuche, es müsste denn freilich sein, dass dieselben durch private Vereinbarung zur Anwendung gebracht werden sollten. Dann gelten sie eben nicht als Ortsgebräuche, sondern als Privatvereinbarung. In Bezug auf die Kosten äussern die Motive Folgendes: „Die Kosten für das Anrollen, sowie für die Ueberführung in Schuiten (wie z. B. in Hamburg), Prahmen und ähnlichen Fahrzeugen nach dem Schiffe hat immer der Absender zu tragen. Soweit der Frachtführer die Ausführung von Arbeiten übernimmt, die an sich dem Absender obliegen, wird er im Zweifel eine entsprechende Vergütung beanspruchen können.“ Diese Ausführung wird nicht durchaus gebilligt werden können. Ursprünglich war nämlich in den Gu. gesagt: „Der Absender hat die Güter auf seine Kosten an Bord des Schiffes zu liefern“. Die Worte „auf seine Kosten“ sind aber in dem ersten Entwurfe bereits verschwunden. Eine Begründung dafür ist in den Motiven nicht gegeben. Man kann also wohl annehmen, dass damit in dem Gesetze selbst überhaupt nichts gesagt werden wollte, und diese Annahme findet eine Stütze darin, dass es ja viele, einschlägige Ortsgebräuche gebe, die Bestimmungen auch darüber enthielten, und da in dem Regierungsentwurfe die Verweisung auf Ortsgebräuche enthalten war, so lässt sich das als wirklicher Sinn des Gesetzes ansehen. Die andere Möglichkeit, anzunehmen, dass die Kostenfrage etwas selbstverständliches sei, liegt jedenfalls ungleich ferner, besonders wenn man erwägt, dass im Seerechte 4 verschiedene Arten der Kostendeckung erwogen werden: 1. ein etwaiger, besonderer Vertrag zwischen Verfrachter und Befrachter, 2. eine örtliche Verordnung des Abladehafens, 3. ein im Abladungshafen bestehender Ortsgebrauch, 4. die Bestimmung des Art. 562. Da ist also überall von Selbstverständlichkeit keine Rede. Oft steckt ja auch dieser Kostenbetrag in der Fracht, oft wieder nicht. Man wird also zunächst nachsehen müssen, ob Ortsgebräuche bestehen, und wenn nicht, ob aus den thatsächlichen Verhältnissen des einzelnen Falles der Schluss zu ziehen ist, ob die Zufahrtskosten in der Fracht enthalten sein mögen oder nicht. Es empfiehlt sich Angesichts dessen freilich in hohem Masse, dass über diese Fragen jeweils private Vereinbarungen getroffen werden. Die grösseren rheinischen Gesellschaften haben ohnedies derartige Bestimmungen in ihre Konnossemente aufgenommen. Aber auch für kleinere Schiffer empfehlen sich derartige Abmachungen.

Bezüglich der Beistellung von Schiffsmannschaft gilt hier das Gleiche, wie bei der Kostenfrage: Der Abschnitt dieses Gesetzes über die Schiffsmannschaft und den Schiffer enthält darüber nichts Besonderes, folglich kann aus jenen Abschnitten auch eine solche Verpflichtung nicht herausgelesen werden.

§ 42[1][2].

(Beschleunigung der Reise)

Abs. 1. Der Frachtführer hat die ihm hinsichtlich der Beladung obliegenden Arbeiten mit thunlichster Beschleunigung[3])

[2]) Gepackte, lose Güter: Der Zweck dieser Verschiedenheit zeigt auch den Unterschied von selbst. Diejenigen Güter, welche durch die Lucken des Schiffes auf dessen Boden geworfen werden können, sind lose Güter. Gepackte Güter sind diejenigen, an deren Stauung der Schiffer selbst das grösste Interesse wegen der Gesammtladung seines Schiffes hat. Lose Güter werden in der Hauptsache Rohprodukte sein: Getreide, Holz, Eisen, Erze. Wo beginnt die Packung? Nach dem Ausgeführten dort, wo ein Gut durch ungeschickte Behandlung leicht Schaden nimmt. Jede Packung also, welche das Gut gegen Beschädigung schützen soll, ist eine Packung in diesem Sinne. Bei der Art der Packung ist es wohl gleichgiltig, welcher Natur das Packungsmaterial ist: Holz, Leinwand oder andere Stoffe. Jedenfalls ist jede Umhüllung, wie sie immer sein mag, eine Packung. Auch ein blosser Strick kann genügen, eine Packung zu markiren. Harasse sind ebensowohl Packungen, wie Säcke etc. etc.

[3]) „Auf das Schiff“ ist nicht identisch mit auf Deck, an Bord. Es ist Ersteres vielmehr die allgemeinste Fassung, die nur denkbar ist. Es soll damit gesagt sein, dass es dem Schiffer geliefert wird, damit dieser dann die Stauung nach seinem Gutdünken vornehmen lassen kann. Dazu wird von selbst der Schiffer einen Raum auf dem Schiffe bestimmen, wo diese Güter hingelegt werden sollen.

[4]) Bei Schiffen ohne Verdeck, meinen die Motive, sei jedes Stückgut in das Schiff zu liefern. Das wird auch nicht zutreffen, weil auch hier die Stauung Sache des Schiffers bleiben wird und soll. In das Schiff heisst an einen gewissen Platz des Schiffsinnern, wo der Absender selbst die Waare hinlegen kann, natürlich auch auf seine Verantwortung.

[5]) Das ist eigentlich nicht ganz korrekt; denn nur bei gepackten Gütern giebt es eine weitere Verladung, nicht bei losen. Hier wird der Schiffsabtheil, in welchen die fragliche Waare geschüttet, geworfen, nicht gelegt werden soll, angegeben, und der Schiffer wird in der Regel nicht mehr eine weitere Verladung nothwendig haben; deshalb wird ja gerade diese Art Waare in das Schiff geliefert, nicht auf das Schiff. Die Folgerung ist, dass die Verantwortlichkeit des Schiffers für das Laden von losen Gütern in Fortfall kommt. Man nehme einmal an, es handele sich um lose Güter, die eine gewisse Art der Aufstapelung im Schiffsraum bedingen, wenn sie nicht raschem Verderben zugeführt werden wollen. Hier ist es doch wenigstens zunächst Sache des Absenders, der in das Schiff liefert, diese Art des Stapels herbeizuführen. Erst auf der Reise beginnt die Pflicht des Schiffers mit Bezug auf die übergebenen Waaren.

Zu § 42.

[1]) Natürlich bezieht sich dieser § auf alle Arten von Binnenschifffahrts-Frachtverträgen, nicht blos auf jene für Stückgüter.

auszuführen. Zur Uebernahme der Güter an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen ist er nicht verpflichtet, es sei denn, dass ein Nothfall vorliegt*).

Abs. 2. [4])Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten[5]).

[2]) Schon bei § 30 ist darauf hingewiesen worden, dass die Ladezeitfristen nicht in dem Sinne aufgefasst werden dürfen, dass sie etwa immer voll ausgenützt werden müssten und sollten, es muss vielmehr das Bemühen des Frachtführers sein, schon vom Standpunkt der Vertragstreue aus so rasch als möglich die Beladung zu bethätigen. Um diesem Gedanken noch Ausdruck zu geben, ist dieser Paragraph noch besonders aufgestellt worden. Der Paragraph hat sich in den verschiedenen Stadien des Gesetzes wenig geändert. Nur in den Gu. war die Nachtarbeit noch der Sonntags- u. s. w. Arbeit gleichgestellt. In der Sachverständigen-Kommission wurde aber darauf hingewiesen, dass auf der Oder z. B. Nachtdienst bestünde. Auch auf dem Rhein ist besonders in sternhellen Nächten oft Nachtdienst, besonders in Zeiten starken Güterverkehrs. — Dass natürlich die etwaigen Mehrkosten bei Nacht und an Sonn- und Festtagen bezahlt werden müssen, ist selbstverständlich und folgt aus § 65.

*) Dieses aus der Gewerbeordnung § 105c entnommene Moment ist insbesondere auch gegeben, wenn im Zusammenhang mit dem Handelsbetrieb das Aus- und Beladen der Schiffe erfolgt zum Zwecke des durch Aenderungen des Wasserstandes, Eisgefahr, bedingten Leichterns.

Infolge der Verhandlungen der Sachverständigen-Kommission wurde die Nachtzeit im Gesetze nicht besonders genannt. — Die Reichstags-Kommission hat aber an dem Paragraphen wieder die eine wesentliche Aenderung vorgenommen, die Ortsgebräuche auszumerzen, die also auch hier nicht mehr zur Geltung zu kommen haben, und hat ferner statt der ausdrücklichen Fassung: „dass der Frachtführer zur Arbeit an Sonn- und Festtagen nicht verpflichtet ist, es sei denn, dass nach den Umständen des Falles die Uebernahme oder Ablieferung einen Aufschub oder eine Unterbrechung nicht gestattet“, die jetzige Fassung gewählt. — Der Unterschied dürfte kaum ein besonders merklicher sein. Seltsamerweise ist damit die Sprachweise der Gew.-Ordnung, aus welcher die frühere Fassung entnommen ist, verlassen und sind die Schifffahrtsbetriebe gegenüber den anderen Verkehrsgewerben im Sinne der Deutschen Gewerbeordnung § 105i schlechter gestellt. Der Ausdruck „Nothfall“ ist dagegen in § 105c der Gew.-Ordnung gebraucht. In der Reichstagskommission wurde unter allseitiger Zustimmung festgestellt, dass solche Nothfälle nicht bloss aus der Schifffahrt hervorgehend seien, wie etwa plötzlich eintretende niedere Wasserstände, sondern auch solche kommerzieller Natur: z. B. drohendes Verderben der Güter. Jedenfalls gehört auch hierher der Kriegsfall, Sperrung der Schifffahrt u. s. w. Ueber

§ 43[1][2].

(Annahmepflicht für andere Ladungsgüter.)

(Ha. Art. 563.)

Der Frachtführer muss statt der vertragsmässigen andere von demselben Absender nach dem Ablieferungsorte[3]) ihm angebotene Güter annehmen, wenn dadurch seine Lage nicht verschlechtert wird[2]).

andere Nothfälle vgl. § 44 Abs. 3. — Ueber die Nachtarbeit ist im Gesetze nichts gesagt, auch in der Reichstags-Kommission ist dieselbe nicht erwähnt; daher ist dieselbe sogar mit den Worten „thunlichste Beschleunigung" besonders gestattet, aber natürlich gegen Bezahlung der Kosten.

[3]) Vgl. Ziff. 2.

[4]) Dieser Absatz ist in der Vorlage an den Reichstag nicht enthalten. Es ist dieses § 394 Abs. 1 Ha., mit dem Unterschiede, dass wieder der Ortsgebrauch ausgemerzt ist. Eben deshalb wurde dieser Satz hieher genommen und in § 26 oben gestrichen. Die Beseitigung der Ortsgebräuche ist hier um deswillen auffallend, weil gerade bei der seinerzeitigen Berathung des allg. Deutsch. Handelsgesetzbuches dieser Rechtssatz als von besonderem Interesse für die Flussschifffahrt erachtet wurde, bei welcher in der Regel eine Lieferungszeit nicht festgestellt wird, weil dies wegen der einschlagenden eigenthümlichen Verhältnisse in der Regel unthunlich sei. Deshalb hat das Handelsgesetzbuch ausdrücklich den Ortsgebrauch des Abgangs- oder des Ladeortes und erst in dessen Ermangelung eine den Umständen des Falles angemessene Frist als massgebend erachtet. — Nach dem neuen Gesetze ist also nunmehr die letztere Alternative entscheidend, wenn nicht, was unter diesen Umständen zu wünschen ist und von den Schiffsbetrieben vermutlich in ihre Ladeschein-Forderungen aufgenommen werden wird, das durch private Vereinbarung künftig geregelt werden wird.

[5]) Dieser Absatz gilt offensichtlich auch für Schleppverträge, vergl. § 1. Entgegenstehende Ortsgebräuche werden auch hier nicht in Geltung kommen nach dem Prinzipe des Gesetzes, wie es die Reichstags-Kommission angenommen hat. Es muss das besonders betont werden, weil vielfach die Behauptung gehört wird, dass auf dem Rheine für Schleppverträge eine gewisse Frist, in der das Schleppen beendigt werden muss, bestehe, die nicht überschritten werden dürfe. Das Binnenschifffahrtsgesetz hat aber jedenfalls nichts bestimmt über die kürzeste Dauer einer Reise, sei es nun eines Schiffes allein, oder eines Schiffes mit Anhang. Eine Ueberschreitung ist nur nach allgemeinen Verhältnissen festzustellen von Fall zu Fall. Im Uebrigen haben auf dem Rhein sämmtliche grösseren Schleppschifffahrtsbetriebe ziemlich gleichheitliche Schleppschifffahrtsbedingungen, deren § 17 ausdrücklich vorsieht, dass unüberwindliche Hindernisse auf der Reise und dadurch herbeigeführte Verzögerungen des Transportes auf Kosten des geschleppten Schiffes gehen, so dass es vorkommen kann, dass ein früher abgeschlepptes Schiff unterwegs später weiter abgeschleppt wird, als es die

zeitliche Reihenfolge zu bedingen scheint. Wünscht also Jemand künftig andere Verhältnisse, so wird er seinen Schleppvertrag mit Ausschluss dieser Bestimmung der Schleppverträge abschliessen müssen.

Zu § 43.

[1]) Auch hier gilt das in Ziffer 1 § 42 Gesagte; wenigstens ist das für das Seerecht zutreffend.

[2]) Der ganze Paragraph entspricht im Wesentlichen dem Seerecht. Derselbe soll aber nach den Motiven nur dispositiver Natur sein, d. h. eine Regelung enthalten, welche durch Privatvertrag abgeändert werden kann, so zwar, dass man vor Anwendung dieses Paragraphen den zu Grunde zu legenden Frachtvertrag sehr genau ansehen muss. Es gilt hier, was Makower in seinem Kommentar zu diesem Paragraphen bemerkt: „Um dem Befrachter, also hier Absender, unter allen Umständen die Möglichkeit zu bieten, ohne wesentliche Gefährdung des Verfrachters (hier Frachtführer) Schaden von sich abzuwenden, ist ihm das Recht der Substitution einer anderen Ladung eingeräumt. — Diese Befugniss steht ihm aber nur zu, falls nicht aus dem Frachtvertrage die Absicht der Kontrahenten, dass gerade diese Waare und keine andere geladen wird, daraus deutlich erhellt. — Geht weder aus dem Vertrage noch aus den Umständen eine besondere Absicht klar hervor, dann ist die Bezeichnung einer bestimmten Waare nur als eine beispielsweise in den Vertrag aufgenommene zu betrachten; dann erst tritt der vorstehende Paragraph in sein Recht. Eben deshalb hat auch unser Gesetz den Absatz 2 des Art. 563 Ha. weggelassen: Der Paragraph fände keine Anwendung, wenn die Waare im Frachtvertrage nicht nach Gattung und Art, sondern specialisirt angegeben gewesen sei. Denn das ist nach dem hier Gesagten selbstverständlich. — Wenn aber der Frachtvertrag so allgemein gefasst ist, — Jemand schliesse den Vertrag in Rotterdam auf Ladung von Frucht ab, nun so kann das Mais, wie Weizen, wie Roggen sein — so hat der Frachtführer in der Regel gar kein Interesse an besonderen Gütern.

[2]) Der Ausdruck „verschlechtert“ wurde bereits in der Sachverständigen-Kommission verlangt. Die Regierung blieb aber zunächst bei dem Ausdruck „erschwert“, weil derselbe im Seerechte angewendet ist und daher auch diese Rechtsprechung mit in Betracht gezogen werden könnte; allein die Reichstagskommission hat diesen Ausdruck aufgenommen, der allerdings die Nothwendigkeit des Frachtführers, andere Ladungsgüter anzunehmen, verringert. — Gesagt will Folgendes sein: Der Frachtführer kann solche Waaren zurückweisen, welche auf dem in Rede stehenden Schiffe überhaupt nicht oder doch nur unter Gefährdung des Schiffes, der Besatzung und der Ladung anderer Frachtgeber verladen werden kann, wie explodirbare Substanzen, Gegenstände von ganz ungewöhnlicher Grösse oder ausserordentlicher Schwere. — Ferner braucht auch statt Getreide nicht Eisen oder Kohle übernommen zu werden, da diese, wenigstens nach Seerecht, zu den „beschwerlichsten Ladungen“ gehören. Auch braucht der Frachtführer nicht eine Waare zu nehmen, für welche geringere Fracht, als für die ursprünglich vereinbarte, zu bezahlen ist; in diesem Falle hat er jedenfalls

§ 44[1]).

(Substituirung des Schiffes durch andere Fahrzeuge.)

(Ha. Art. 566.)

Abs. 1. Ist die Beförderung mittelst eines bestimmten[2]) Schiffes bedungen[3]), so darf der Frachtführer die Güter nicht in ein anderes Schiff verladen oder umladen[4]). Im Falle einer Zuwiderhandlung haftet er für jeden Schaden, in Ansehung dessen er nicht[5]) beweist, dass derselbe auch dann entstanden und[6]) dem Absender zur Last gefallen sein würde, wenn die Güter nicht in das andere Schiff verladen worden wären.

Abs. 2. Ist die Beförderung mittelst eines bestimmten Schiffes nicht bedungen, so darf der Frachtführer in Ermangelung einer entgegenstehenden Vereinbarung[7]) bereits verladene Güter nicht ohne Erlaubniss des Absenders[8]) in ein anderes Schiff umladen, widrigenfalls[9]) er für allen in Folge der Umladung entstehenden Schaden haftet[10]).

Abs. 3. Auf die Umladung in ein anderes Schiff, welche[11]) in Fällen der Noth[12]) oder wegen niedrigen Wasserstandes[13]) erforderlich wird, sowie auf die übliche Umladung in Leichterschiffe an Hafenplätzen[13]) finden die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung[14]).

auf höhere Fracht Anspruch, wenn er die geringeren Frachtgüter zur Fahrt übernimmt.

Umgekehrt, wenn er für eine geringerfrachtige Waare abgeschlossen hat, braucht er nicht eine höherfrachtige zu nehmen, ausser er erhält die höhere Fracht bezahlt. Der Frachtführer braucht ferner nicht Güter von geringerem spezifischen Gewicht oder grösserem spezifischen Gewicht als ausbedungen anzunehmen, nicht schwereres Gut statt leichteres, nicht Massstatt Gewichtsgut und umgekehrt.

In der Sachverständigen-Kommission wurde darauf hingewiesen, dass Jemand bei gleicher Fracht eine Waare zur Ladung gegeben wird, welche weniger werth ist; dadurch ändert sich die Lage des Frachtführers unter Umständen erheblich im Falle einer grossen Havarie. — Auch hier liegt eine Verschlechterung offenbar vor.

[3]) Ablieferungsort. Im Seerecht heisst es Bestimmungshafen. Das Erstere ist deutlicher; gerade bei Stückgütern giebt es in dem Falle nur einen Bestimmungshafen des Schiffers, aber verschiedene Ablieferungsorte unterwegs.

Zu § 44.

[1]) Dieser Paragraph entspricht auch im Wesentlichen dem Seerecht und ist auch durch die verschiedenen Stadien dieses Gesetzes unverändert geblieben. — Die Verhältnisse zur See sind im Allgemeinen etwas anders

als bei der Binnenschifffahrt. Letztere kennt die genaue Bezeichnung des Schiffes im Frachtvertrage nicht überall. Der Paragraph enthält 3 Absätze: Der erste handelt von dem Falle, wo ein bestimmt bezeichnetes Schiff in den Vertrag aufgenommen ist. Der zweite Absatz den für die Binnenschifffahrt für Stückgüter häufigeren Fall, wo das nicht geschah. Absatz 3 endlich behandelt jenen Fall, wo eine Umladung unter allen Umständen gestattet ist. Die ersten beiden Fälle unterscheiden sich besonders durch die Verschiedenheit der Beweislast. — Näheres unten.

[2]) Bestimmtes Schiff ist also ein genau individualisirtes, z. B. mit Namen, vielleicht auch mit seiner Tragfähigkeit etc. bezeichnetes Schiff.

[3]) Ob der Vertrag mündlich oder schriftlich, direkt oder durch Vermittelung, durch die Post oder durch den Telegraphen geschlossen, ist ganz gleichgültig, nur muss feststehen, dass die beiden Parteien über ein bestimmt bezeichnetes Schiff einig geworden sind.

[4]) Umladen heisst also: bereits verladene Güter in ein anderes Schiff verbringen.

[5]) Die Beweislast ist also bei Frachtverträgen mit bestimmt bezeichnetem Schiffe auf Seiten des Frachtführers; damit ist die beliebige Abänderung des zu stellenden Schiffes erschwert, weil immer die Lage desjenigen, der den Beweis zu führen hat, die schwierigere ist, ganz abgesehen davon, dass das hier zum Beweis gestellte Thema an und für sich ein schweres ist. Der Fall wird eintreten, wenn z. B. nachgewiesen werden kann, dass der Wellenschlag oder eine Blitzgefahr alle Schiffe auf derselben Strecke in gleicher Intensität bedroht hat.

[6]) Der Beweis muss also ein Doppeltes erbringen: a) dass der gleiche Schaden auch in dem ursprünglich bestimmten Schiffe bestand; b) dass dieser Schaden dem Absender zur Last gefallen ist, nicht etwa einem Dritten, vielleicht dem Schiffseigner.

[7]) Ortsgebräuche kommen also auch hier nicht zur Geltung, nur eine anderweite Vereinbarung. In der Sachverständigen-Kommission ist darauf hingewiesen worden, dass nach einer Uebung die leicht verderblichen, zu Thal gehenden Güter der Personenschiffe in Mainz von Kursschiffen in das Schnellschiff umgeladen werden; die fragliche Gesellschaft verspricht also nie Transport in einem bestimmten Schiffe. Da nun derartige Gewohnheiten nicht mehr Rechtens sein sollen, wird sich empfehlen, dieses Recht in die Ladescheinbedingungen aufzunehmen, um späteren Reklamationen der Versender vorzubeugen.

[8]) Eine besondere Form der Erlaubniss des Absenders ist nirgends vorgeschrieben; auch ist sie an keine Frist gebunden; sie kann also schon bei Eingehung des Vertrages gegeben werden. Ob sie aber, wie es in den Motiven heisst, auch ohne besondere Erklärung wie z. B. bei der Ladung und Löschung der Schiffe in Seehäfen mit Rücksicht auf die an dem betreffenden Orte allgemein bestehende Uebung als stillschweigend ertheilt angesehen werden kann, ist fraglich, nachdem die Reichstagskommission mit solcher Schärfe alle Ortsgebräuche aus dem Gesetze ausgemerzt hat. — Allerdings denken die Motive hier nicht sowohl an ein Gewohnheitsrecht

im engeren Sinne, als an eine an einem Orte bestehende Sitte, der man folgt, ohne das Bewusstsein einer rechtlichen Nöthigung zu haben, wie der Jurist sich ausdrückt, die consuetudo ohne opinio necessitatis. Unter allen Umständen ist es räthlich, derartige Erklärungen doch im Zweifel abzugeben. Sonstige schlüssige Handlungen, Handlungen, aus denen auf den Willen der Gestattung der Ueberladung mit voller Sicherheit geschlossen werden kann, genügen natürlich auch hier. — Im Seerecht ist neben dem Befrachter auch noch ein Ablader häufig erwähnt. Das Binnenschifffahrtsgesetz erwähnt einer solchen Person im Verkehr nicht; trotzdem kommt sie an den grösseren Hafenplätzen auch hier vor. — Es wird der Agent oder noch häufiger der Spediteur sein, also Derjenige, welcher die Ladung liefert, während der Befrachter, auf den Binnenflüssen Absender, Derjenige ist, der den Frachtvertrag abschliesst. — Es entsteht hier die Frage, ob auch der Ablader die Genehmigung der Umladung geben kann. Natürlich ist die Frage auch für die Flussschifffahrt zu verneinen, es müsste denn sein, dass der Ablader Vollmacht hat, für den Absender zu handeln. Ob das zutrifft und in welchem Umfang, ist Sache der Prüfung in einzelnen Fällen.

[9]) Hier ist die Beweislast bei dem Absender; wenn er die Haftung des Frachtführers in Anspruch nimmt, muss er den Beweis führen, dass der Schade ohne die Umladung nicht eingetreten sein würde; mit anderen Worten: Die Rechtslage ist hier mehr zu Gunsten des Frachtführers geregelt.

[10]) Der in Frage kommende Schaden ist natürlich wie immer auch entgangener Gewinn.

[11]) Ursprünglich (und noch heute im Seerecht) war hier eingefügt „nach Antritt der Reise". Diese Worte sind aber bewusst herausgenommen worden; dadurch ist auch im Hafen eine Leichterung oder eine Umladung im Nothfalle ohne Erlaubniss des Absenders gestattet, im Seerecht aber nicht.

[12]) In § 42 waren die angegebenen Nothfälle sowohl solche der Schifffahrt, wie solche kommerzieller Natur; hier wird nur an erstere gedacht werden können und dürfen.

[13]) Das ist der übliche Fall; so wird z. B. von zu Berg kommenden Rheinschiffen in der Regel bei St. Goar oder St. Goarshausen geleichtert, weil im Gebirge meist ein niedrigerer Wasserstand ist als weiter unten. Derartige Umladungen in Leichterschiffe sind also ohne Genehmigung des Absenders gestattet, insofern sie eben wegen niedrigen Wasserstandes erforderlich werden.

[14]) Hier kommt vor Allem auch das Interesse des Versicherers in Frage; wie bei dem Seerecht wird auch hier gelten, dass der Versicherer in der Regel für den Schaden nicht aufzukommen hat, welchen die Ladung auf einem andern Schiffe, als dem, für welches die Versicherung genommen ist, erlitten hat. — Jedenfalls ist das vorliegende Gesetz nicht gegenüber dem Versicherer gemacht, und der Versicherer braucht sich also darauf nicht verweisen zu lassen. Welch seltsame Konnossemente aber vorkommen, beweist ein versicherungsseits in der Sachverständigen-Kommission vorgetragener Fall, dass in einem solchen Konnossement auf der einen Seite ein bestimmtes Schiff genannt war, in einer anderen

[1]§ 45.

(Pflichten des Absenders.)

(Ha. Art. 564.)

Abs. 1. Der [2]Absender, welcher unrichtige Angaben über die verladenen Güter macht[3]) oder Güter zur Verladung bringt[4]), deren Ausfuhr oder deren Einfuhr in den Ablieferungsort[5]) verboten ist, oder welcher bei der Verladung die gesetzlichen Vorschriften, insbesondere die Polizei-[6]), Steuer- oder Zollgesetze übertritt[7]), wird, sofern ihm dabei ein Verschulden[8]) zur Last fällt, nicht blos dem Frachtführer, sondern auch den übrigen Ladungsbetheiligten[9]), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung für den durch seine Handlungsweise veranlassten Schaden[10]) verantwortlich.

Abs. 2. Dadurch, dass er mit Genehmigung des Frachtführers gehandelt hat, wird seine Verantwortlichkeit den übrigen Personen gegenüber nicht ausgeschlossen[11]).

Abs. 3. Er kann aus der Einziehung der Güter keinen Grund herleiten, die Zahlung der Fracht zu verweigern.

Abs. 4. Gefährden die Güter das Schiff[12]) oder die übrige Ladung, so ist der Frachtführer befugt, dieselben an das Land zu setzen oder in dringenden Fällen[13]) über Bord zu werfen.

Bestimmung aber die Wahl eines Schiffes freigegeben ward, also zwei Bestimmungen, die sich gegenseitig aufzuheben scheinen; darin liegt jedenfalls eine Warnung, in der Fassung von Konnossementen möglichst vorsichtig zu sein und die Bedingungen, welche aufgedruckt sind, so klein auch die Schrift sein mag, genau zu lesen.

Zu § 45.

[1]) Hier ist vor Allem auf Art. 393 Ha. zu verweisen, der ja für die Binnenschifffahrt in Betracht kommt. Vgl. § 26. Im Uebrigen kann nur gesagt werden, dass die Verantwortlichkeit des Absenders für unrichtige Angaben, die er in Betreff der verladenen Güter macht und für die Abladung von Gütern, die einem Ein- oder Ausfuhrverbot unterliegen, sowie für Zuwiderhandlungen gegen die Polizei-, Steuer- und Zollgesetze im Wesentlichen wie im Seerecht geregelt ist. Insbesondere ist die Haftung des Absenders für den aus seinem Verhalten entstehenden Schaden nicht blos dem Frachtführer sondern auch den übrigen Ladungsbetheiligten, den Reisenden und der Schiffsbesatzung (nicht aber dem Ablader) gegenüber anerkannt. Auch für die Bestimmung des Absatzes 4 besteht in der Binnenschifffahrt ein Bedürfniss. Vgl. auch § 34 zu Wartezeit, angesichts des Zusammenhanges von Art. 393 Ha. mit diesem Paragraphen.

[2]) Es können ja auch mehrere Absender sein; dann sind diese, welche durch Uebertretung der gesetzlichen Vorschriften schuldbar einen Schaden zugefügt haben, zur Schadloshaltung verpflichtet.

[3]) Das Ha. spricht von unrichtiger „Bezeichnung" von Waaren; diese Fassung wurde beanstandet: man könnte sonst mehr an das Waarenbezeichnungsgesetz von 1894 denken oder daran, dass Waaren lediglich mit unrichtiger Nummer und Etikette bezeichnet sind, während es sich hier ganz allgemein darum handelt, dass Eigenschaften verschwiegen werden, welche den Transport gefährden. Unrichtig ist auch keineswegs soviel wie „ungenau". Es kann Jemand sehr genau ein zu verladendes Gut bezeichnen, er haftet doch, weil er dem Frachtführer die besondere Gefährlichkeit des Gutes verschwiegen hat; eine solche Verschweigung ist auch eine unrichtige Angabe über das Gut. Aber nicht immer haftet dieserhalb der Absender dem Frachtführer gegenüber; sondern nur, wenn das Gut im Verkehr selten vorkommt und dessen Besonderheit wohl dem Absender, aber nicht dem Frachtführer bekannt war, zugleich auch der Absender Letzteres wusste oder wenn eine ungewöhnliche Bezeichnung gebraucht ist. Ferner kann das in Frage kommende Gut Besonderheiten haben, infolge deren es die Eigenschaft der Feuersgefährlichkeit erhält, die ihm als Gattungseigenschaft nicht zukommt, und auch in dieser Beziehung kann eine Verheimlichung dem Frachtführer gegenüber vorkommen und die Haftung des Absenders herbeiführen. Die Besonderheit des Gutes kann in der Eigenschaft der zu transportirenden Waare ihren Grund haben, sie kann auch in der Verpackung liegen. Hat der Absender selbst Waaren in Verpackung von einem Andern bezogen, so wird er auch dem Frachtführer gegenüber dadurch sorgtältig verfahren, dass er sich von der Ordnungsmässigkeit der Waare und der Verpackung überzeugt.

[4]) Früher hiess es „verladet"; da aber ja nicht der Absender die Stauung der Güter besorgt, sondern der Schiffer, so ist korrekter „zur Verladung bringt" gesagt.

[5]) Im Seerecht heisst es überall „Bestimmungshafen". Gleichgültig ist natürlich, ob die Zur-Verladungbringung im Inland oder Ausland geschehen ist z. B. auf dem Rhein in holländischen und belgischen Häfen; gerade in ausländischen Häfen werden ja derartige Vergehen überhaupt vorkommen, soweit es sich um Zollgesetze handelt.

[6]) Z. B. auf dem Rhein die Vorschriften über den Verkehr mit feuergefährlichen und mit explosiven Stoffen u. s. w.

[7]) Also durch Nichtbefolgung der besonderen Vorschriften, welche vom polizeilichen (feuer-, gesund- und sicherheitspolizeilichen), zoll- und steuerpolitischen Standpunkt aus verlangt werden.

[8]) Blosser Zufall bedingt keine Haftung des Absenders, daher also die Thatsache allein, dass der Schaden durch das verladene Gut verschuldet ist, den Verfrachter nicht schadensersatzpflichtig macht. — Die Schuldform ist nicht angegeben, also sowohl wegen bewusster Unrichtigkeit wie wegen Fahrlässigkeit jeder Art.

[9]) Vgl. § 7 Abs. 2, also nicht auch den Ablader.

[10]) Explosion, Erregung von Krankheiten, Vertragsinteresse, wenn durch zolltechnische Untersuchungen die Reise unterbrochen wurde u. s. w. Auch entgangener Gewinn gehört hieher.

Wenn und soweit im Uebrigen der Anspruch des Frachtführers auf die Fracht begründet ist, kann der Absender aus der Einziehung der von ihm verladenen Güter durch Polizei- bezw. Steuer- oder Zollbehörden keine Einrede gegen den Frachtführer herleiten, wohl aber kann der Absender aus anderen Gründen Einreden geltend machen, weil die Reise eingestellt wird, weil der Frachtführer sich selbst in einer Verschuldung befindet u. s. w.

Die reichsgerichtlichen Entscheidungen in Bd. XX bringen einen recht interessanten hierher passenden Fall: auf einem Dampfer waren bengalische Sicherheitszündhölzer in Blechkisten zur Verladung angebracht worden. Beim Aufwinden derselben ist eine Kiste explodiert. Daraufhin hat der Rheder des Schiffes gegen den Absender sowohl wegen Beschädigung seines Schiffes als der Ladungen anderer Mitbetheiligter Schadenersatzklage erhoben. Derselbe wurde in letzter Instanz abgewiesen. Zu bemerken ist, dass der Frachtvertrag ausdrücklich auf „weissem“ Papier abgeschlossen war: damit war schon gekennzeichnet, dass es sich um einen Transportgegenstand besonderer Art handle und zwar speziell hier für die Klasse: Reib-, Zündhölzer, Zündhütchen und Aehnliches; die Bezeichnung als feuergefährliche Waare war also in dem Frachtvertrag vom Absender richtig angegeben; ebenso waren auch die fraglichen Zündhölzer auf Grund einer wahrheitsgemässen Bezeichnung zum Transport förmlich übernommen worden. Nun entsteht die weitere Frage, ob die aussergewöhnlich sicherheitsgefährliche Beschaffenheit dieser Zündhölzer hätte besonders angegeben werden müssen. Allein dem gegenüber ist zu bemerken, dass da doch schon ganz besonders markirte Verhältnisse vorhanden sein müssen, um dieserhalb den Absender schadenersatzpflichtig zu machen, also etwa wie schon oben gesagt, dass das betreffende Gut im Verkehr selten vorkomme und in seiner besonders feuersgefährlichen Art wohl dem Absender, nicht aber dem Frachtführer bekannt gewesen wäre. Das war aber gerade beim gedachten Artikel gar nicht der Fall. Nun hat sich der Frachtführer in diesem Falle darauf bezogen, dass in verschiedenen Zirkularen der Rhederei ausdrücklich geschrieben steht, dass Güter feuergefährlicher Art überhaupt nicht zum Transport angenommen werden. Demgegenüber erklärte der Richter, dass derartige Zirkulare keineswegs ein Hinderniss sind, den Schifffahrtsbetrieb im einzelnen Falle, wenn doch solche Güter zum Transport angenommen werden, in seiner Freiheit binden zu können. Jene Zirkulare begründen ja nur die Absicht der Verweigerung, sonst nichts. Auf der andern Seite waren gerade Reibezündhölzer ausdrücklich im Tarif der Schiffsgesellschaft angegeben. —

Des Weiteren ist in diesem Urtheil ausgesprochen, dass nicht der Schaden, den ein zum Transport übergebenes Gut anrichtet, schadensersatzpflichtig macht, sondern nur ein vom Absender auch wirklich verschuldeter Schaden. Eine solche Verschuldung lag aber nur dann vor, wenn die be-

Löschung (§§ 46—56).

§ 46[1][2].

(Löschplatz.)[3]

(Ha. Art. 593.)

Abs. 1. Ist das Schiff im Ganzen verfrachtet, so hat der Frachtführer nach der Ankunft am Ablieferungsorte das Schiff zur Löschung der Ladung an den ihm von dem Empfänger angewiesenen Platz hinzulegen.

Abs. 2. Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt oder wenn die Wassertiefe, die Sicherheit des Schiffes oder die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen die Befolgung der ertheilten Anweisung nicht gestatten, so kann der Frachtführer, falls der Empfänger[4]) auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Löschplatz bezeichnet, an einem der ortsüblichen Löschplätze anlegen. Er hat bei der Wahl des Löschplatzes das Interesse des Empfängers thunlichst zu berücksichtigen.

sondere Natur eines solchen Gutes verheimlicht wird und der Absender dadurch dem Frachtführer unmöglich gemacht hat, die durch Treue und Glauben, bezw. durch Vertragsbestimmung gebotenen Massregeln zu treffen, um sich gegen die Gefahren in zweckmässiger Weise zu sichern, ferner auch dann, wenn der Absender die nach allgemeinen Grundsätzen oder durch Vertragsbestimmung ihm obliegende Sorgfalt bei Verpackung und Aufgabe des Gutes nicht angewendet hat.

[11]) Niemand kann mehr Recht ausüben als er selbst hat, also kann der Frachtführer nicht über das Recht der übrigen Personen verfügen, wohl aber kann dann der Frachtführer keinen Anspruch geltend machen; aber auch die Genehmigung des Schiffseigners hat keine andere Wirkung, es müsste denn sein, dass der Absender und der Frachtführer miteinander im Einverständniss gewesen seien.

[12]) Dieses Recht ist mehr zu Gunsten des Absenders, wie die seerechtlichen Bestimmungen, wo das Anslandsetzen gar nicht erwähnt und die Ueberbordwerfung auch in nicht dringenden Fällen gestattet ist. Im Uebrigen gehört hieher auch § 297 des Deutschen Strafgesetzbuches, welcher den Reisenden bezw. den Schiffsmann, der solche Gegenstände an Bord bringt, mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängniss bis zu zwei Jahren bedroht.

[13]) Dringende Fälle werden dann vorliegen, wenn das Weiterverbleiben an Bord das Schiff oder die übrige Ladung unmittelbar gefährden oder wenn dadurch grösserer Schaden angerichtet würde, als die Kosten einer etwa möglichen Umladung betragen hätten.

Zu § 46.

[1]) Vgl. § 27 und die dortigen Anmerkungen.

[2]) Die §§ 46—56 stellen die Rechte und Pflichten bei der Löschung von Schiffsgütern dar, die im Wesentlichen dem jeweils zum Vergleich an-

Abs. 3. [5]) Die Ablieferung an verschiedenen Orten des Löschplatzes vorzunehmen ist der Frachtführer nur verpflichtet, wenn dies besonders vereinbart ist. Er hat in diesem Falle Anspruch auf Ersatz der entstehenden Mehrkosten. Die Dauer der Löschzeit wird durch die übernommene Verpflichtung nicht berührt.

§ 47[1]).

(Löschbereitschaft.)

(Ha. Art. 595 Abs. 1 u. 2.)

Abs. 1. Sobald der Frachtführer zum Löschen bereit ist, hat er dies dem Empfänger anzuzeigen.

Abs. 2. Die Anzeige hat an einem Werktage vor dem Schlusse der ortsüblichen Geschäftsstunden zu erfolgen. Eine später oder an einem Sonntage oder allgemeinen Feiertage erfolgte Anzeige gilt als am nächsten Werktage erfolgt.

gerufenen Paragraphen über die Ladung fast wörtlich entsprechen, nur in wenigen Beziehungen sind sachliche Aenderungen nöthig geworden; natürlich ist hier von Löschung und Löschplätzen statt Ladung und Ladeplätzen, ebenso vom Empfänger statt Absender u. s. w. die Rede.

[3]) Das Seerecht denkt nicht nur an einen, sondern auch an mehrere von einander unabhängige Empfänger. Auf den Flüssen aber wollte der Gesetzgeber dem Frachtführer nicht zumuthen, mit vielleicht zahlreichen Empfängern geringer Gütermengen wegen eines gemeinsamen Löschplatzes ins Benehmen zu treten. Ist die Ladung an verschiedene Personen auszuliefern, so muss es, in Ermangelung einer abweichenden Bestimmung des Frachtvertrages, als der Absicht der Betheiligten entsprechend erachtet werden, dass der Frachtführer an dem ortsüblichen Löschungsplatz anlegt; also trotz des Abschlusses eines Frachtvertrages über das Schiff im Ganzen.

[4]) Wenn aber der Empfänger nicht bekannt, dafür auch keine Meldeadresse (vgl. § 71 Abs. 3) angegeben ist, so kann eben der Frachtführer die in diesem Absatz vorgeschriebene Anmeldung an denselben nicht vornehmen und kann daher der Frachtführer von selbst ohne Weiteres einen angemessenen Löschplatz aufsuchen, an dem er ja noch immer das Interesse des Empfängers thunlichst zu berücksichtigen hat.

[5]) Dieser Absatz ist auch in der Reichstagskommission dazu gekommen, wie der gleichlautende zu § 27.

Zu § 47.

[1]) Vgl. § 28 und die dortigen Anmerkungen.

[2]) Die Kostenfrage solcher Proteste ist hier anders geordnet wie bei der Verladung; dort hiess es kurzweg „auf Kosten des Absenders“. Hier war ursprünglich die Kostenfrage überhaupt nicht in dem Paragraphen geregelt, es fehlte jede Bestimmung darüber. Man sagte sich: wenn der

Abs. 3. Weigert sich der Empfänger, den Zeitpunkt des Empfanges der Anzeige zu bescheinigen, so ist der Frachtführer befugt, eine öffentliche Urkunde darüber auf Kosten[2]) des anderen Theiles errichten zu lassen.

Abs. 4. [3]) Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, so muss die Anzeige der Löschbereitschaft durch öffentliche Bekanntmachung[4]) in ortsüblicher[5]) Weise erfolgen.

§ 48[1]).

(Löschzeit.)

(Ha. Art. 595 Abs. 3, 596 Abs. 1, Art 598—600.)

Abs. 1. Mit dem auf die Anzeige der Löschbereitschaft folgenden Tage beginnt die Löschzeit.

Abs. 2. Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich nach der auf die Ladezeit bezüglichen Vorschrift im § 29 Absatz 2.

dem Frachtführer aufgegebene Empfänger den Frachtbrief oder die Güter nicht annehmen will, so fehlt es auch an der rechtlichen Grundlage, welche eine Kostenerstattungspflicht gegenüber dem Frachtführer rechtfertigen könnte. In einem solchen Falle hat nur der Absender, vorbehaltlich seines Rückgriffes auf den Empfänger, aus dem zwischen Beiden etwa bestehenden Rechtsverhältniss für die Kosten der Urkunde aufzukommen. Werden aber die Güter vom Empfänger angenommen, so hat dieser auch dem Frachtführer die Kosten zu erstatten, welche durch seine Weigerung, den Empfang der Anzeige über die Löschbereitschaft zu bescheinigen, entstanden sind. Das ergiebt sich auch aus den allgemeinen für das Rechtsverhältniss der Betheiligten massgebenden Grundsätzen. Die Reichstagskommission wollte aber doch das Eine feststellen, dass nie der Frachtführer diese Kosten zu tragen braucht, deshalb die Anfügung: auf Kosten des andern Theils (also Absender oder Empfänger).

[3]) Beladen muss ein Schiff nicht werden, wohl aber gelöscht; darum ist hier Vorsorge zu treffen, dass der Empfänger irgendwie ermittelt wird.

[4]) Vgl. in § 12 Alles, was unter „öffentlicher Bekanntmachung" verstanden wird.

[5]) „In ortsüblicher Weise"; diese Worte sollten in der Reichstagskommission beseitigt werden; die Mehrheit hielt jedoch daran fest, dass in erster Linie die örtliche Gewohnheit über die Art der öffentlichen Bekanntmachung entscheidet.

Zu § 48.

[1]) Vgl. § 29 und die dortigen Anmerkungen.

[2]) In dem Entwurfe der Reichsregierung an den Reichstag hiess es „zur Beförderung ans Land". Das wurde in das Wort „Löschung" seitens der Reichstagskommission umgewandelt. Es werden ja nicht alle Güter ans

Abs. 3. Bei der Berechnung kommen auch diejenigen Tage in Ansatz, an welchen der Empfänger, wenngleich ohne sein Verschulden, die Ladung abzunehmen verhindert ist. Nicht in Ansatz kommen die Sonntage und allgemeinen Feiertage, sowie die Tage, an welchen durch zufällige Umstände, insbesondere durch Hochwasser oder Eisgefahr die Löschung[2]) nicht nur der verladenen, sondern jeder Art von Gütern verhindert ist.

Abs. 4. Die Vorschrift im Absatz 2 findet nur insoweit Anwendung, als nicht durch Vereinbarung oder[3]) Verordnung der höheren Verwaltungsbehörde ein Anderes bestimmt ist.

§ 49[1]).

(Liegegeld beim Löschen.)

(Ha. Art. 603.)

Abs. 1. Wenn der Empfänger die Ladung nicht bis zum Ablaufe der Löschzeit abnimmt, so gebührt dem Frachtführer Liegegeld für jeden Tag, um welchen in Folge dessen die Löschzeit überschritten wird. Die Höhe des Liegegeldes bestimmt sich nach § 32.

Abs. 2. Ausser[2]) dem Liegegelde kann der Frachtführer auch den Ersatz eines höheren Schadens verlangen, welcher ihm durch die Ueberschreitung der Löschzeit erwächst.

Land gelöscht, sondern auch auf andere Schiffe oder in Schuten (z. B. wie in Hamburg), aber sie werden auch ins Wasser geworfen wie Baggerkies.

³) Hier ist die gleiche Aenderung betreffend die Ortsgebräuche seitens der Reichstagskommission vorgenommen worden wie in § 29.

Zu § 49.

¹) Vgl. § 30 und die dortigen Anmerkungen.

²) Im Gegensatze zu den Bestimmungen bei der Verladung der Güter ist hier n e b e n dem Liegegeld auch ein Anspruch auf Ersatz eines etwaigen höheren Schadens gewährt, welcher durch Ueberschreitung der Löschzeit erwächst. Das wird durch den Umstand gerechtfertigt, dass der Frachtführer bei einer Verzögerung der Löschung nicht wie bei vollständiger oder theilweiser Versäumung der Ladung in der Lage ist, einfach vom Vertrag zurückzutreten oder mit unvollständiger Ladung abzufahren. Es bleibt ihm vielmehr nur der Weg, die Löschung der Güter selbst vorzunehmen (vgl. § 52), und dies wird in der Regel mit grösserem Zeitverlust verbunden sein. Die Höhe des Liegegeldes ist wie bei der Verladung zu berechnen. Damit darüber ja kein Zweifel entstehen kann, hat die Reichstags-Kommission das auch noch ausdrücklich in das Gesetz hineingeschrieben. Dieser Paragraph

§ 50[1].

(Ueberliegezeit beim Löschen.)

(Ha. Art. 595 Abs. 4 u. 6, 595 Abs: 2 u. 3, 598—600.)

Abs. 1. Die Bestimmung des § 49 Abs. 1 gilt auch dann, wenn bedungen ist, dass der Frachtführer nach Ablauf der Löschzeit noch weiter auf die Abnahme der Ladung warten soll (Ueberliegezeit). Der Ersatz eines das Liegegeld überschreitenden Schadens kann in diesem Falle nur wegen Ueberschreitung der Ueberliegezeit verlangt werden.

Abs. 2. Die Ueberliegezeit beginnt mit dem Ablaufe der Löschzeit. Auf die Dauer und die Berechnung derselben finden die Bestimmungen im § 29 Absatz 2 und § 48 Absatz 3 und 4 mit der Massgabe Anwendung, dass die Ueberliegezeit in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung höchstens eine Woche beträgt.

§ 51[1][2].

Abs. 1. Nach Ablauf der Löschzeit oder der etwa vereinbarten Ueberliegezeit ist der Frachtführer nicht verpflichtet, auf die Löschung noch länger zu warten. Er muss jedoch seinen Willen, nicht länger zu warten,

bei Ladungen bis zu	10 000 Klg.	spätestens	einen Werktag,
„ „ „ „	50 000 „	„	zwei Werktage,
„ „ über	50 000 „	„	drei Werktage

vor Ablauf der Löschzeit oder der Ueberliegezeit dem Empfänger erklären. Ist dies nicht geschehen, so läuft die Wartezeit nicht eher ab, als bis die Erklärung nachgeholt ist und seit dem Tage,

entspricht im Wesentlichen dem Seerecht, welches aus den gleichen Erwägungen auch Liegegeld und Ersatz etwaigen höheren Schadens in Aussicht stellt. — Die gleiche Bestimmung enthält § 50 Abs. 2.

Zu § 50.

[1]) Vgl. § 31.

[2]) Vgl. § 49 Abs. 2 und die Anmerkungen hierzu.

Zu § 51.

[1]) Vgl. § 33.

[2]) Nach dem Seerecht tritt das Recht des Verfrachters zur selbstständigen Ausladung der Güter schon mit dem fruchtlosen Ablauf der Lösch- und Ueberliegezeit ohne Weiteres ein; jedenfalls bedarf es keiner vorherigen Erklärung des Schiffers, nicht länger warten zu wollen. Da aber bei dem Binnenschifffahrtsverkehr der Schiffer häufig seinem Kollegen zur See in

an dem sie erfolgt ist, die vorstehend bezeichneten Fristen verstrichen sind. Auf die Erklärung finden die Bestimmungen im § 47 Absatz 2 und 3 entsprechende Anwendung.

Abs. 2. Die Wartezeit läuft in keinem Falle ab, bevor eine der Löschzeit gleichkommende Frist seit dem Tage, an welchem das Schiff den Löschplatz erreicht hat, verstrichen ist.

[1]§ 52.

[2](Recht des Frachtführers auf selbständige Ausladung.)

(Ha. Art. 602.)

Abs. 1. Nach Ablauf der Wartezeit[3]) ist der Frachtführer berechtigt[4]), die Löschung selbst vorzunehmen und die Güter in einem öffentlichen Lagerhause[5]) oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Abs. 2. Verweigert[6]) der Empfänger die Annahme oder ist er nicht zu ermitteln[7]), so hat[8]) der Frachtführer den Absender hiervon zu benachrichtigen[9]) und dessen Anweisung einzuholen[10]). Ist dies[11]) den Umständen nach nicht thunlich oder der Absender mit der Anweisung säumig[12]) oder diese nicht ausführbar[13]), so kann[8]) der Frachtführer nach der Bestimmung im Absatz 1 verfahren, auch wenn die Wartezeit[3]) noch nicht abgelaufen ist.

Abs. 3. Von der Niederlegung hat der Frachtführer den Absender und den Empfänger unverzüglich[14]) zu benachrichtigen[9])[10]). Ist der Empfänger nicht zu ermitteln, so hat die Benachrichtigung durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise zu erfolgen[15])[16]).

Sachkenntniss nachsteht, so wollte man die eben erwähnte weitgehende Befugniss nicht schon mit dem Ablauf der Lösch- bezw. Ueberliegezeit einräumen, vielmehr soll der Empfänger erst in die Lage gesetzt werden, von einer solchen Absicht so zeitig Mittheilung zu erhalten, dass ihm eine angemessene Frist zur Wahrnehmung seiner Interessen bleibt. Aehnlich ist es ja auch mit den weitgehenden Rechten des Frachtführers gegenüber den Absendern oben § 33.

Zu § 52.

[1]) Dieser Artikel regelt folgende 4 Fälle:

a) der Empfänger ist gar nicht zu ermitteln;

b) der Empfänger verweigert die Annahme der Güter;

c) der Empfänger giebt auf Anzeige des Schiffers von der Löschbereitschaft eine Erklärung darüber, ob er die Ladung annehmen will oder nicht, überhaupt nicht ab.

d) der Empfänger erklärt sich zur Annahme der Ladung bereit, verzögert aber dieselbe oder ertheilt eine Anweisung, die nicht ausführbar ist.

In den drei ersten Fällen (Abs. 2 des §) hat der Frachtführer sich mit dem Absender in Verbindung zu setzen (im Seegesetzbuch tritt für ihn die Pflicht der Niederlegung der Güter ein; Aehnliches war in dem Regierungsentwurf vorgesehen, ist aber durch die Reichstagskommission beseitigt worden. Vgl. Ziffer 8 zu diesem Paragraphen) und eventuell kann dann die Niederlegung geschehen.

Im 4. Falle tritt das Niederlegungsrecht sofort im Kraft. Also macht sich hier der Frachtführer nicht für Schaden verantwortlich, wenn er die Ladung selbst löscht und niederlegt, wohl aber ist er für Schaden verantwortlich, wenn er die Anweisung des Absenders einzuholen unterlässt, obwohl das an sich möglich ist.

[2]) Die Bestimmung dieses ganzen § kann durch private Vereinbarung abgeändert werden; es kann also z. B. im Frachtvertrage bestimmt werden, dass eine Benachrichtigung des Absenders nicht nöthig ist, dass der Schiffer unter allen Umständen nicht selbständig löschen darf etc. etc.

[3]) Wann das der Fall vgl. § 51, besonders auch Abs. 2 und die entsprechenden Anmerkungen zu § 33.

[4]) Nur berechtigt; bei der Binnenschifffahrt besteht (vgl. Anm. 1) keine Verpflichtung zur selbständigen Ausladung.

[5]) In den früheren Entwürfen, auch in dem letzten an den Deutschen Reichstag, hatten dieselben Worte gestanden wie im Seegesetzbuch: gerichtlich oder in anderer sicherer Weise. — In den Motiven des Gesetzentwurfs war dieserhalb ausgeführt: Für Niederlegung der Güter ist eine Mitwirkung des Gerichtes nicht erforderlich (weil gerichtlich oder in anderer (allerdings) sicherer Weise); dafür aber hat der Frachtführer die Verantwortung für die Sicherheit der von ihm gewählten anderen Art der Lagerung zu tragen. Die Angehung des Gerichtes, wird weitergefahren, enthält, insoweit es sich lediglich um die Niederlegung handelt, regelmässig eine weitläufige Ueberflüssigkeit und die Bestimmung des Seerechtes, welches von der Nothwendigkeit (aber nicht von der Möglichkeit) einer gerichtlichen Mitwirkung absieht, hat in der Praxis nicht zu Missständen geführt. In der Reichstagskommission wurde (vielleicht unter Berücksichtigung dieser Erwägungen — der Kommissionsbericht spricht sich über die Motive dieser Aenderung und über diese Aenderung überhaupt nicht aus, sie erscheint nur in der Zusammenstellung der Beschlüsse der Kommission gegenüber dem Regierungsentwurf als Thatsache) an Stelle des Wortes „gerichtlich" die Worte „in einem öffentlichen Lagerhaus" gesetzt.

Dadurch ist auch hier das Niederlagerecht anders geordnet als in § 36 Abs. 4, wo auch ein Niederlegungsrecht des Frachtführers gegenüber dem Ablader festgesetzt ist; das Wort „in einem öffentlichen Lagerhaus" ist auch in andern Art. des Ha. angewendet z. B. bei Art. 323. Aber dort fehlt das Beiwort „sicherer"; der Unterschied ist also, dass während dort der Niederlegende für die Sicherheit des Niederlageortes nicht aufzukommen hat, er hier unter allen Umständen aufzukommen hat. Die hier gewählte

Fassung aber sagt: das öffentliche Lagerhaus wäre sicher, gestattet sind andere gleich sichere Niederlegungsgelegenheiten. Folglich kann hier aus der Nichtanrufung des Gerichtes dem Frachtfürer niemals ein Vorwurf gemacht werden. Wir haben übrigens schon zu § 36 Abs. 4 bemerkt, dass ein öffentliches Lagerhaus, also ein unter öffentlicher Autorität des Staates, einer Stadt, eines Kommunalverbandes etc. stehendes Haus eine gewisse Sicherheit für den Frachtführer immer in sich birgt.

[6]) Die Verweigerung kann auch eine indirekte sein: der Empfänger verweigert zwar nicht die Annahme direkt, aber es entstehen Differenzen über die Modalitäten der Ablieferung und unter dieser Meinungsverschiedenheit unterbleibt die Ausladung; das ist auch eine Verweigerung und deren Folgen müssen die gleichen sein wie bei der direkten Verweigerung.

[7]) Vgl. § 47 Abs. 4.

[8]) Diese Benachrichtigung kann eine mündliche sein, ihre Unterlassung bedingt Schadenersatzpflicht des Frachtführers. In dem Regierungsentwurf war hier die Pflicht der Niederlegung unter Benachrichtigung des Absenders ausgesprochen, an deren Stelle die Reichstagskommission ein anderes System gesetzt hat.

[9]) Ueber die Form der Benachrichtigung ist nichts vorgeschrieben. Es gilt also das, was schon oben § 28 von der „Anzeige“ der Ladebereitschaft gesagt ist.

[10]) Darnach genügt eine blosse Benachrichtigung nicht, sondern sie muss mit dem Ersuchen verbunden sein, eine bestimmte Anweisung darüber zu geben, was jetzt geschehen soll. Natürlich fällt das weg, wenn von vornherein in dem Frachtvertrag (vgl. Ziff. 1) ausgemacht war, dass überhaupt eine Mittheilung an den Absender nicht zu erfolgen habe.

[11]) Also die Benachrichtigung.

[12]) Wann Säumigkeit unterstellt werden kann, hat im gegebenen Falle der Richter zu entscheiden; jedenfalls ist nicht die Unverzüglichkeit der Antwort verlangt wie beim Absender bezüglich des Bescheides auf die Mittheilung, dass der angewiesene Ladeplatz nicht verwendbar sei.

[13]) Hierher gehört wohl der Fall, welcher in der Sachverständigen-Kommission vorgetragen worden war. Man nehme an, es sind drei Parthien, Hafer, Mais und Weizen, übereinander geladen und zwar in der hier gegebenen Reihenfolge, so sind die Empfänger von Mais und Weizen ausser Lage zu löschen bis der Empfänger von Hafer seine Ausladung bewerkstelligt hat. Würde also der Absender von Mais einfach die Ausladung des Gutes verlangen, so wäre das eine Anweisung, die nicht ausführbar ist, weil etwa der Empfänger von Hafer nicht aufzufinden ist.

[14]) Vgl. über dieses Wort § 27 Abs. 2 und die Anm.

[15]) Das ist derselbe Satz wie § 47 Abs. 4; vergleiche die dortigen Anmerkungen.

[16]) Kann der Empfänger die Auslieferung der niedergelegten Güter gegen Befriedigung des Frachtführers verlangen? Diese Frage war im Gesetze nicht zu behandeln, das ist selbstverständlich; es ist aber zu unterscheiden, ob der Transport auf Grund eines Frachtbriefes

§ 53[1]).

(Löschung bei Theilverfrachtung.)

(Ha. Art. 604.)

Abs. 1. Die §§ 47 bis 52 kommen auch dann zur Anwendung, wenn ein verhältnissmässiger Theil oder ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet ist oder der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von 10000 Kilogramm oder mehr zum Gegenstande hat.

Abs. 2. Die Löschzeit beträgt für den einzelnen Empfänger bei einer von ihm abzunehmenden Ladung

bis zu 50000 Kilogramm einen Tag,
" " 100000 " zwei Tage

und so fort in Stufen von 50000 Kilogramm je einen Tag mehr für jede höhere Stufe bis zu Ladungen von 500000 Kilogramm; von da ab steigt die Löschzeit für je 100000 Kilogramm um je einen Tag; bei Ladungen über 1000000 Kilogramm beträgt die Löschzeit sechszehn Tage. Eine Verpflichtung zur Entrichtung von Liegegeld oder zum Schadenersatze (§ 49) tritt jedoch in keinem Falle vor Ablauf von drei Tagen seit dem Zeitpunkte ein, mit welchem die Löschzeit einem der Empfänger gegenüber zuerst zu laufen begonnen hat. Der Frachtführer ist indess nicht berechtigt, von mehreren Empfängern gleichzeitig für denselben Tag das Liegegeld mehrfach zu beanspruchen.

§ 54[1]).

(Löschung von Stückgütern.)

(Ha. Art. 605.)

Abs. 1. Hat der Frachtvertrag Stückgüter im Gewichte von weniger als 10000 Kilogramm zum Gegenstande, so muss

oder eines Ladescheines stattgefunden hat. Im ersteren Falle kommen in der fraglichen Beziehung sowie in Betreff des Zeitpunktes, bis zu welchem der Absender den Frachtführer anweisen kann, die Güter an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern, die Art. 402—405 Ha. in Anwendung. Erfolgt aber der Transport gegen Ladeschein, so kommen Art. 413—419 Ha. bezw. § 71—77 dieses Gesetzes zur Anwendung.

Zu § 53.

[1]) Vgl. § 38 und die dortigen Anmerkungen.

Zu § 54.

[1]) Vgl. § 39 und die dortigen Anmerkungen.

der Empfänger auf die Aufforderung des Frachtführers ohne Verzug die Abnahme bewirken.

Abs. 2. Hinsichtlich der Aufforderung findet § 47 Absatz 4[2]) und hinsichtlich der Niederlegung des Gutes § 52[2]) entsprechende Anwendung.

Abs. 3. Für die Tage, um welche durch die Säumniss des Empfängers oder durch das Niederlegungsverfahren die Frist, binnen welcher das Schiff würde entlöscht worden sein, überschritten ist, hat der Frachtführer Anspruch auf Liegegeld unbeschadet des Rechts, einen höheren Schaden geltend zu machen.

§ 55[1]).

(Löschplatz bei Stückgütern und Theilverfrachtung.)

Ist in den Fällen der §§ 53 und 54 nach der getroffenen Vereinbarung[3]) dem Empfänger das Recht zur Anweisung des Löschplatzes eingeräumt, so finden die Bestimmungen in § 46 Absatz 2 und 3[2]) Anwendung.

§ 56[1]).

(Behandlung gepackter und loser Güter bei der Löschung.)

Abs. 1. Sofern nicht durch Vereinbarung ein Anderes bestimmt ist, hat der Empfänger gepackte Güter auf dem Schiffe, lose Güter in dem Schiffe abzunehmen und[2]) die weitere Entladung zu bewirken.

Abs. 2. Unter der gleichen Voraussetzung[3]) ist in den Fällen der §§ 46 und 55 auf Verlangen des Empfängers der Frachtführer gegen Ersatz der Mehrkosten verpflichtet, die Ab-

Zu § 54.

[2]) Vgl. diese Paragraphen mit Anmerkungen.

Zu § 55.

[1]) Vgl. § 40 und die dortigen Anmerkungen.

[2]) Vgl. dieselben nebst Anmerkungen.

[3]) Der Ortsgebrauch ist ohne Belang.

Zu § 56.

[1]) Vgl. § 41 und 27 (Abs. 3) nebst den dortigen Anmerkungen.

[2]) Natürlich eben so wie die weitere Beladung dem Schiffer überlassen blieb, so muss umgekehrt bei der Löschung die weitere Entladung Sache

lieferung an verschiedenen Löschplätzen des Ablieferungsortes vorzunehmen. Die Dauer der Löschzeit wird hierdurch nicht berührt.

Abs. 3. Die Bestimmungen des § 42 finden entsprechende Anwendung.

§ 57[1]).

(Leichterung der Schiffe.)

Abs. 1. Wenn zur Erleichterung des Schiffes[2]) die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, so hat der Frachtführer dem Leichterschiffer[3]) eine Abschrift des Frachtbriefes[4]) oder Ladescheines[5]) sowie eine Bescheinigung[6]) über die Ladung, die der Leichterschiffer übernommen hat, zu behändigen[7])[8]).

Abs. 2. Die Dauer der Löschzeit[9]) wird dadurch, dass die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist, nicht verändert, vielmehr theilen sich Hauptschiff und Leichterfahrzeug in dieselbe nach dem Verhältnisse der in dem Hauptschiffe verbliebenen und der in das Leichterfahrzeug überschlagenen Ladung*). Ergeben sich bei der Berechnung Bruchtheile, so wird bis einhalb nach unten, über einhalb nach oben abgerundet[10]). Hat ein Leichterschiff Ladung von verschiedenen Hauptschiffen übernommen, so berechnet sich die Löschfrist selbständig für jede einzelne Ladung nach Massgabe vorstehender Grundsätze[11]).

Abs. 3. Der Empfänger hat nach der Reihenfolge der Anzeigen der Löschbereitschaft die Löschung vorzunehmen[12]), ist aber nicht verpflichtet[13]), Hauptschiff und Leichterschiff gleichzeitig zu löschen.

des Empfängers sein. Die Folge ist, dass diese Entladungskosten auch dem Empfänger zur Last fallen.

[3]) Sofern nicht durch Vereinbarung ein Anderes bestimmt ist; Ortsgebrauch fällt auch hier weg auf Grund des prinzipiellen Beschlusses der Reichstagskommission.

Zu § 57.

[1]) Dieser Paragraph ist eigentlich in ausserordentlich stiefmütterlicher Behandlung in das Gesetz gekommen und zwar in der II. Lesung der Reichstagskommission. Der Bericht enthält blos folgende Bemerkung: „Zur gesetzlichen Regelung der Verhältnisse bei zur Erleichterung des Schiffes stattfindender Ueberladung der Ladung in Leichterfahrzeuge wurde der als

Abs. 4. Das von dem Empfänger bei Ueberschreitung der Löschzeit zu zahlende Liegegeld berechnet sich nach der Tragfähigkeit[14]) desjenigen Schiffes, bei dem die Löschzeit überschritten ist.

neuer § 56 (jetzt § 57) eingebrachte Antrag einstimmig angenommen, zugleich jedoch mit dem Zusatze, dass die hier vorgesehenen Bestimmungen nicht bei Fahrten innerhalb desselben Ortes gelten sollen, also namentlich nicht gegenüber der Umladung in Leichterfahrzeuge an Hafenplätzen (Schuiten)" Dementsprechend wurde der § 56a (jetzt 57) den in § 139 (vgl. unten!) aufgeführten Paragraphen zugefügt. Dieser Paragraph schliesst sich also dem § 44 unmittelbar an und zwar Absatz 3, vergleiche denselben. Es ist jedenfalls sehr dankenswerth, dass diese Leichterungsfrage, die auch in den Ortsgebräuchen meistens keine entsprechende Regelung fand, einmal gesetzlich geregelt wird.

[2]) Also nur einzig für diesen Fall, damit ein Schiff eine geringere Belastung erhalte: wegen niedrigen Wasserstandes oder aus Noth, Feuergefahr etc., oder weil das Schiff leck geworden, auf einer Sandbank aufsitzt etc. sind diese Bestimmungen anwendbar. Der Grund also, warum die Erleichterung statt hat, ist gleichgiltig, wenn nur die Herausnahme der Ladung lediglich von dem Gedanken diktiert ist, das Schiff zu erleichtern.

[3]) Leichterschiffer ist also derjenige Schiffer, welcher die Last, um welche das zu erleichternde Schiff leichter gemacht werden soll, in sein Schiff (Leichter, Leichterschiff) verladet.

[4]) Vergleiche Art. 392 und folgende Ha., die hierher Geltung haben.

[5]) Vergleiche Näheres § 71 und folgende.

[6]) Eine besondere Form für eine solche Bescheinigung ist nicht verlangt; es kann also in der formlosesten Weise geschehen, nur muss dieselbe natürlich eine schriftliche sein.

[7]) Es ist nicht gesagt, dass das sofort geschehen muss; es kann also wohl auch einen oder mehrere Tage nachher geschehen und nachgeschickt werden.

[8]) Wo die Erleichterung des Schiffes geschehen ist, bleibt ohne Belang, auf offenem Strom oder in einem Unterwegshafen. Nicht der Ort des Erleichterns, sondern der Zweck desselben ist für die Rechtslage von Bedeutung.

[9]) Hier handelt es sich natürlich um die Löschzeit im Bestimmungshafen auf Grund einer privaten Vereinbarung oder auf Grund des Gesetzes § 48, vergleiche denselben.

*) Wenn also das Hauptschiff 100000 Kgr. Ladung hatte und nach der Leichterung nur noch 60000 Kgr., während 40000 auf das Leichterschiff kommen, so hat nicht etwa das Hauptschiff eine Löschzeit von 4 Tagen und das Leichterschiff von 3 Tagen, sondern sie haben zusammen nur 4 Tage oder im Verhältniss ihrer Ladung auf das Hauptschiff treffen also $2^2/_5$ Tage, auf das Leichterschiff $1^3/_5$ Tage (vergl. freilich Ziffer 10). Andernfalls läge ja in der Leichterung unter Umständen eine Prämie für die Verlängerung der Löschzeit.

[1]§ 58[2].

(Umfang der Haftpflicht des Frachtführers.)

(Ha. Art. 560 Abs. 2, 607 Abs. 2.)

Abs. 1. Der Frachtführer haftet[4] für den Schaden[3], welcher[4][5] seit der Empfangnahme[6] bis zur Ablieferung[7] durch Verlust[8] oder Beschädigung[9][9a] des Frachtgutes[10] entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten[11].

[12]Abs. 2. Die Haftung des Frachtführers ist insbesondere[13] ausgeschlossen, wenn der Verlust oder die Beschädigung aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes nebst Zubehör[14] oder der Lade- oder Löschgeräthschaften[15] entstanden ist, welcher trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht zu entdecken war.

Abs. 3. Die Berechnung des zu leistenden Schadenersatzes bestimmt sich nach Artikel 396 des Handelsgesetzbuchs[16].

Abs. 4. Für Kostbarkeiten[18], Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben[19] ist[17][20].

[10] Da aber die Brüche nicht vorkommen sollen, so hat das Hauptschiff in dem unter *) gegebenen Beispiele nur 2 Tage und das Leichterschiff auch 2 Tage.

[11] D. h. also für jede Leichterladung läuft eine besondere Frist, die Gesammtladung des Leichterschiffes kommt für die Löschzeit hierbei gar nicht in Betracht.

[12] Widrigenfalls er auf Liegegeld zahlungspflichtig wird.

[13] Jedenfalls aber befugt. Die Verpflichtung tritt also auch nicht ein, obwohl die Löschbereitschaft gleichzeitig für Haupt- und Leichterschiff angemeldet wird.

[14] Nicht nach der Ladung, vergleiche § 32.

Zu § 58.

[1] Nach Art. 395 Ha., der in § 26 auf Grund der Reichtagskommissionsbeschlüsse in Wegfall gekommen, aber in dem vorstehenden Paragraphen zum Theil aufgenommen ist, haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er, der Frachtführer, nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist. Dieser Grundsatz

hat für alle Transportarten, also zu Wasser und zu Lande, wie insbesondere auch zur See massgebende Bedeutung (Art. 607 Ha.). Er gilt auch im Eisenbahnfrachtrecht. Auch das Ausland kennt diesen Grundsatz. Deshalb wollte der Gesetzgeber auch in einem besonderen Binnenschifffahrtsgesetz von diesem Grundsatze nicht abgehen. Trotzdem war gerade dieser Paragraph wohl einer der umstrittensten des ganzen Gesetzes. Die Schifffahrtstreibenden, und wohl vor Allem die Rheinschiffer, wünschten eine möglichst weitgehende weitere Abschwächung des Paragraphen, während die Versicherungsgesellschaften umgekehrt diesen Satz zum zwingenden Recht erhoben wissen wollten, der durch Privatverträge, besonders aber durch in den Konnossementen der Schifffahrtsgesellschaften vorausgeschickte, abweichende Erklärungen, nicht mehr geändert werden könnte. Die Reichsregierung selbst hat weder nach der einen noch nach der anderen Seite nachgeben zu dürfen geglaubt. Zunächst muss festgestellt werden, dass die Reichsregierung den Art. 395 selbst durch § 26 wörtlich hierher bezogen wissen wollte. Derselbe sollte also seine volle Geltung für die Binnenschifffahrt haben. Derselbe lautet:

„Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage und dergleichen oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.

Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Gutes angegeben ist.“

Dieser Paragraph ist seinem Wortlaute nach (vgl. § 26 oben) in der Reichstagskommission vollständig ausgemerzt worden, gilt also überhaupt nicht für die Binnenschifffahrt. Massgebend ist für den Umfang der Haft nur mehr § 58 als solcher. Derselbe ist viel enger als Art. 395. Immerhin ist aber doch festgehalten daran, dass die Beweislast der Frachtführer hat, nicht etwa die Ladungsinteressenten. In dieser Beziehung ist in der ursprünglichen Vorlage der Regierung nichts geändert. Massgebend dafür ist folgendes für die See- wie für die Binnenschifffahrt wohl gleichbedeutungsvolle Moment: die Isolirtheit des Schiffes verhindert die Ladungsinteressenten, den Schiffer und dessen Leute in Bezug auf die Ausführung des Frachtvertrages dergestalt zu kontroliren, dass sie der Schiffsbesatzung eine die Waare schädigende Arglist oder Fahrlässigkeit regelmässig nachweisen könnten. Daher haben alle Seerechte den Verfrachter (hier Frachtführer) für haftbar erklärt, ohne den Ladungsinteressenten jenen Beweis aufzubürden. Ist auch diese Haft dieselbe wie zu Lande, so macht sich doch die Unmöglichkeit der Kontrole auch auf Binnenflüssen jedenfalls immer noch intensiver geltend, als bei dem Landtransport. Zum Verständniss des Paragraphen sind ein paar Aeusserungen der Motive hier am Platze: die Bezugnahme auf die Eisenbahnen kann nicht ohne Weiteres als zutreffend erkannt werden. Die Zahl der auf den einzelnen deutschen Wasserstrassen den Güterverkehr im Gross- und Kleinbetriebe vermittelnden Schifffahrtsunternehmer ist überall

eine sehr beträchtliche, und wenn sich in den Verfrachtungsbedingungen zum Theil eine gewisse Uebereinstimmung hinsichtlich der Begrenzung der Haftpflicht für Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern zeigt, so erklärt sich dieses aus den natürlichen Verhältnissen des Schifffahrtsbetriebes, welche sich in ähnlicher Weise überall geltend machen. Die Gefahren der Schifffahrt sind ungleich erheblicher, wie bei dem Eisenbahntransport, die Werthe, um deren Gefährdung es sich hier handelt, haben unter Umständen eine sehr bedeutende Höhe: die grössten Remorqueure auf dem Rhein schleppen bis 90000 Ctr. auf einmal. Man nehme an, dieser Schleppzug bringe nur Weizen, ein zur Zeit nicht sehr werthvoller Artikel, so hat man über eine Viertel Million Mark an Werth. Die Schiffahrtsgesellschaften sind meist auch nicht so kapitalkräftig, wie die Eisenbahnen. Die Versicherungsgesellschaften, welche, wie gesagt, jeder Abänderung des Art. 395 abhold sind, beriefen sich dieserhalb auf das Eisenbahnrecht. Allein das sind gewollte Monopolbetriebe, was jedenfalls von den Schifffahrtsgesellschaften nicht in gleichem Masse behauptet werden kann. Die Konstruktion des ganzen Paragraphen ist eine wesentlich andere, wie in der Vorlage: In Absatz 1 ist das Prinzip vorausgestellt. Absatz 2 giebt, aber nur beispielsweise, die Fälle des Ausschlusses der Haftbarkeit im Einzelnen an. Absatz 3 bestimmt Näheres über das Maass der Haft. Absatz 4 endlich trifft Vorkehrungen für die Haftung bei besonders werthvollen Waaren.

2) Wie schon in 1 erwähnt, kann dieser ganze Paragraph, bezw. der Umfang der Haft durch Privatvereinbarungen, also auch durch Frachtbedingungen der Schifffahrtsgesellschaften abgeändert werden, was namentlich von Seiten der Versicherungsgesellschaften unbedingt gehindert werden wollte. Die Motive haben nun — das ist hier wieder auch zum besseren Erkennen des Zwecks des Paragraphen zu erwähnen — den Einwand zugestanden, „dass die Verfrachtungsbedingungen mancher Schifffahrtsunternehmungen in Bezug auf die Ablehnung oder Beschränkung ihrer Haftpflicht sehr weit gehen. Insbesondere gilt dieses, wird fortgefahren, von den bei vielen Schifffahrtsgesellschaften am Rhein sich findenden Bestimmungen, welche die Beweispflicht des Art. 395 des Ha. direkt umkehren, dass in allen Fällen von den Ladungsbetheiligten bezw. dem Versicherer der Nachweis eines Verschuldens der Schiffsbesatzung verlangt wird. In einer Anzahl von Verfrachtungsbedingungen wird auch die Haft selbst in einem auffälligen Umfang ausgeschlossen, und wieder in anderen ist der Höchstbetrag für die zu ersetzenden Schäden in einer Weise begrenzt, welche den thatsächlichen Werthverhältnissen der Ladung keine Rechnung trägt. Aber, meinen die Motive dagegen, für diejenigen, welche in erster Reihe und hauptsächlich an der Sache betheiligt sind, nämlich für die Besitzer der Ladung, haben diese Verhältnisse doch nur beschränkte Bedeutung, da sie regelmässig ihre Ladung nach dem vollen Werthe versichern, für die Versicherungsgesellschaften anderseits wird ihre Bedeutung insofern abgeschwächt, als sie die Höhe der Versicherungsprämie auch nach dem Umstande zu bemessen in der Lage sind, dass ihnen im Falle eines Schadens nur ein beschränktes Rückgreifen auf den Frachtführer zusteht.“ Letzteres

wird freilich mit der zu grossen Konkurrenz der Versicherungsgesellschaften unter sich beantwortet werden, die aber in einer gleichgrossen, nicht minder verderblichen Konkurrenz der Schiffsbetriebe ihr Echo finden wird. Aus dem Allen folgt praktisch, dass die fraglichen, als nicht ganz berechtigt erscheinenden Ausschreitungen in Form mancher bestehenden Frachtvereinbarungen auf manchen Flüssen auch künftig mit Erfolg rechtlich nicht angefochten werden können. Die Beschwerden selbst sind also auf dem Gebiete der Macht-, nicht der Rechtsfrage allein in Zukunft zu beantworten.

[3]) Schaden ist immer auch entgangener Gewinn, nicht blos positiver Schaden. Art. 283 Ha. sagt ja auch ganz allgemein für das handelsrechtliche Gebiet: „Wer Schadenersatz zu fordern hat, kann die Erstattung des wirklichen Schadens und des entgangenen Gewinnes verlangen".

[4]) In einem Verbesserungsantrage der Reichstagskommission war eingefügt: vorbehaltlich der Bestimmung des § 4. Aber diese Einfügung ist ganz überflüssig. Die Milderung der Haft, welche sich aus der dem Schiffseigner regelmässig zu gute kommenden Beschränkung der Haftpflicht auf Schiff und Fracht ergiebt, ist ja schon in § 4 gegeben, warum wiederholen? Man könnte sonst gerade erst in der Wiederholung bei der künftigen Auslegung des Gesetzes etwas Besonderes sehen wollen.

[5]) Die Worte „seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung" waren in dem Regierungsentwurfe weggelassen, natürlich, weil dort der Art. 395 ja zu Recht bestand, jetzt nicht mehr. Deshalb war die Wiederholung am Platze.

[6]) Die §§ 41 und 56 besagen, wie die Güter auf den Schiffen beladen und gelöscht werden. Bei den Eisenbahnen beginnt die Empfangnahme bereits mit dem Aufdrücken des Expeditionsstempels Seitens der Expedition der Abgangsstation. Das kann auch bei Schiffsverfrachtung vorkommen z. B. bei den Annahmestellen der Köln—Düsseldorfer und der niederländischen Boote in den einzelnen Rheinhäfen. Es kann aber auch möglicherweise die Empfangnahme schon von einem früheren Zeitpunkte an bestehen.

[7]) Das ist derjenige Akt, durch welchen der Frachtführer die Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgiebt, nachdem er den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand gesetzt hat, sowohl über das Gut zu verfügen als auch selbst die weitere Obsorge dafür zu übernehmen. Diejenigen Handlungen, welche blos bezwecken, den Empfänger in den Stand zu setzen, über das Gut zu verfügen, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten: also Ankunftsbenachrichtigung, Abholungsaufforderung, Frachtbriefaushändigung an den Empfänger, nicht einmal die Bezahlung der Fracht, ja selbst dann, wenn der Empfänger wegen der Annahme des Gutes in Verzug wäre, könnte das noch nicht als einer Ablieferung des in Frage stehenden Gutes gleich geachtet werden. Andererseits setzt die Ablieferung keine thatsächliche Uebergabe der Waare voraus; die Ablieferung kann auch unzweifelhaft

durch Vertrag bewirkt werden, also durch blosse Uebereinkunft, durch einfache Umwandlung des bisherigen Rechtsgrundes (Uebernahme als Frachtgut) in einen Vertrag zur Aufbewahrung, was ja bei Verkehrsinstituten nicht so selten geschieht, und also auch bei Schiffahrtsbetrieben recht wohl möglich ist und auch vorzukommen pflegt.

[8]) Verloren ist das Frachtgut, wenn der Frachtführer ausser Stande ist, seiner Ablieferungspflicht zu genügen, gleichviel worin dieses seinen Grund hat. Es ist rechtlich unerheblich, ob er freiwillig oder ob er berechtigt oder unberechtigter Weise sich in diese Lage gebracht hat. Sogar die Veruntreuung des Frachtführers begründet einen Waarenverlustfall. Zum Begriff des Verlustes gehört übrigens nicht unbedingtes Nichtwissen in Betreff des Verbleibens des Frachtgutes. Man muss aber dem Begriff „Verlust" gegenüber vor Allem festhalten, dass ja der Frachtführer das Gut nicht blos vom Aufgabe- bis zum Bestimmungsorte zu transportiren, sondern auch am Orte der Bestimmung dem berechtigten Empfänger auszuliefern hat. Es kann also der Verlust noch recht wohl am Bestimmungsort sich vollziehen.

Ein Schiffer hatte Eisenbahnschwellen auf der Warthe von Köln nach Küstrin für einen Kaufmann übernommen, unterwegs wurden die Schwellen auf ein fremdes Floss gelegt und vom Eigenthümer des Flosses, der hierfür Entschädigung erhob, in Posen mit Beschlag belegt und daher natürlich in Küstrin nicht abgeliefert. Der Kläger wurde auf das Verlangen, Schadenersatz wegen Verlust des Gutes auszusprechen, vom Richter abgewiesen: „Nichtüberlieferung und Verlust seien nicht identisch. Die Sache müsse für den Eigenthümer nicht mehr existiren. In diesem Sinne sei das Transportobject hier nicht verloren, das Gut befinde sich noch in Posen und der Detentor (Zurückbehaltender) sei ja zur Herausgabe bereit". — Die Versteigerung einer Waare ist deren Verlust gleich zu achten, denn der veräussernde Frachtführer ist nicht mehr in der Lage, das Gut an den Empfänger zu liefern.

[9]) Beschädigung ist jede qualitative Werthverminderung, jede äussere oder innere Verschlechterung des Frachtgutes; in dem blossen Werthverlust durch einfaches Sinken des Tauschwerthes ohne Verletzung der körperlichen Integrität liegt freilich eine Beschädigung des Frachtgutes nicht, wohl aber kann eine Verantwortlichkeit wegen Transportverzögerung vorliegen. Dagegen ist folgender Fall zu halten: Wenn eine der Mode unterworfene Waare durch überlanges Lagern in ihrem Tauschwerth verliert, so liegt dann aber jedenfalls eine Beschädigung dieser Waare wieder vor.

[9a]) Für Verlust und Beschädigung haftet der Frachtführer natürlich nicht, wenn dieselben durch Verschulden des Absenders oder durch dessen Leute entstanden sind.

[10]) Natürlich nicht nur Frachtgüter, sondern auch Reisegepäck der Passagiere.

[11]) Art. 395 ging viel weiter: „sofern nicht durch höhere Gewalt etc." Wie schon unter 1 gesagt, ist die jetzige prinzipielle Haftung eine engere.

Höhere Gewalt, vis „major“, force majeure, nennt man diejenige Ursache eines Schadens, welche ausserhalb des Betriebes des Haftpflichtigen entstanden ist, und entweder nicht vorauszusehen war, und deshalb hinterher als absolut unabwendbar erscheint, oder wenn auch wenigstens als möglich voraussehbar nicht als abwendbar erscheint, demnach unabwendbar ist, sei es unter allen Umständen, sei es nur nach den vorhandenen massgebenden Umständen. Nach § 58 aber ist die Sache ungleich einfacher: es genügt zur Ausschliessung der Haft, wenn nur Verlust oder Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist (also gleichviel welcher Art), welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden können. Um die Fassung des Gesetzes zu verstehen, muss man sich daran erinnern, dass in der seinerzeitigen Kommission zur Berathung des deutschen Ha. die Frage aufgeworfen wurde, ob man sich mit der letzterwähnten Sorgfalt in dem § 395 genügen lassen solle, oder ob man dem Frachtführer eine grössere Verantwortlichkeit auferlegen solle, ihm auch die Pflicht der Tragung des Zufalles (vis) aufzulegen habe, ausgenommen nur Fälle der „höheren“ Gewalt, vis „major“. Die strengere Meinung siegte damals für alle übrigen Transporte; für die Binnenschifffahrtstransporte ist nunmehr allein die weniger strenge Haftung durch § 58 eingeführt. Vis major liegt vor, wenn einem Zufall menschliche Kräfte überhaupt nicht zu widerstehen vermöchten. Nach dem Ha. muss man also auch für Diebstahl haften, obwohl das Zufall ist, nach § 58 aber braucht also der Frachtführer die Haft für den Diebstahl nicht auf sich zu nehmen, wenn er beweist, dass er durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte.

[12]) Die Motive der Regierungsvorlage meinten, dass die ursprüngliche Aufnahme dieser Bestimmung in das Gesetz, die übrigens in Art. 560 Abs. 2 Ha. im Wesentlichen enthalten ist, deshalb nöthig sei, weil die mangelhafte Beschaffenheit des Schiffes oder der bezeichneten Geräthschaften auch bei einem Fehlen eigenen Verschuldens des Schiffers oder Frachtführers als ein Fall der höheren Gewalt nicht betrachtet werden könne. Nachdem aber die höhere Gewalt als Ausschliessungsgrund nicht mehr im Gesetze steht, weder direkt noch indirekt (letzteres nicht, obwohl der § 395 nicht für die Binnenschifffahrt gelten soll), sondern schon die Aufwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers genügt, hätte vielleicht dieser ganze Absatz erspart werden können, desto besser, nachdem das noch ausdrücklich sogar geschehen ist. Nachdem in Art. 395 Ha., der für das Binnenschiffahrtsrecht also nicht mehr Geltung hat, der vis major der Verlust und die Beschädigung, die durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneres Verderben, Schwund, gewöhnliche Leckage und dergleichen oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist, gleichgestellt ist, so ist die natürliche Folge, dass diese eben genannten Umstände künftig um so mehr die Haft des Frachtführers, wenn er diese Thatsachen beweisen kann, ausschliessen, weil ja künftig schon alle solche Umstände den Ausschluss der Haftbarkeit herbeiführen, welche ein sorgfältiger Frachtführer nicht abzuwenden vermag.

[13]) Wie schon unter 1 gesagt, sind das alles beispielsweise angeführte Fälle.

[14]) Wie schon an früherer Stelle gesagt, hat das Gesetz eine besondere Begriffsbestimmung dessen, was Zubehör ist, nicht gegeben, es finden daher die allgemeinen rechtlichen Grundsätze dafür Anwendung. Vergleiche oben § 4 Ziffer 3.

[15]) Diese dem Seerechte unbekannte Erstreckung auf Lade- oder Löschgeräthschaften rechtfertigt sich durch die Uebereinstimmung der in beiden Beziehungen (See- und Binnenschifffahrt) in Betracht kommenden Rücksichten.

[16]) Diese Bezugnahme ist eigentlich überflüssig, sie ist schon durch Art. 26 gewährt. Vgl. Seite 102 u. flg. Dieser oben erwähnte Artikel hat vier Absätze: Nur der gemeine Handelswerth einer Waare ist zu ersetzen, nicht auch der dem Absender, bezw. dem Empfänger entgangene Gewinn und dessen persönliches (individuelles) Interesse an der glücklichen Ankunft der Waaren am Bestimmungsorte; also nur der Werth der Waare auf dem Ablieferungsmarkte, also etwa dann, wenn z. B. der Weizen schon auf der Reise zu Grunde gegangen ist, nicht auch der höhere Preis des Weizens, den der Empfänger sich verspricht, bezw. durch Vertrag bei seinem Kunden gesichert hat, und der bei Nichtankunft vom Absender bezw. Empfänger vergütet werden müsste.

Die beiden Absätze 2 und 3 von Art. 396 Ha. enthalten Anwendungen dieses Prinzips auf die beiden Fälle, in denen Waaren verloren gegangen (Absatz 2) und solche beschädigt wurden (Absatz 3). Der 4. Absatz dient für den Fall, dass sich der gemeine Handelswerth einer Waare nicht bestimmen lässt. Natürlich ist auch dieser Paragraph nicht zwingendes Recht, es kann auch davon Abweichendes vertragsmässig vereinbart werden. Für die Schifffahrt von Bedeutung ist, dass von dem gemeinen Handelswerthe in Abzug kommt, was in Folge des Verlustes an Zoll und Unkosten erspart wurde. Hier ist aber nicht gedacht dessen, was an Fracht erspart wird. Art. 612 Absatz 3 im Seerecht bestimmt: Verlorenes Gut zahlt keine Fracht, also gilt hier das Seerechtliche nicht für die Binnenschifffahrt, denn es ist des Art. 612 Absatz 3 in keiner Weise gedacht, es ist nur ausdrücklich Art. 396 angezogen. Der Absatz 5 endlich verlangt einen über den gemeinen Handelswerth oder bei Gütern, die im Handelsverkehr nicht vorkommen (Absatz 4), über den gemeinen Werth hinausgehenden Ersatz des vollen Schadens, also zusammen mit dem entgangenen Gewinn, wenn dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise nachgewiesen wird. Wer den vollen Schadenersatz verlangt, hat diese bösliche Handlungsweise zu beweisen. Dazu gehört nicht blos Handeln gegen besseres Wissen, sondern auch Handeln, von dem man sich sagen muss, dass man eines schlimmen Erfolges sich versehen müsse, ohne deshalb etwas dagegen zu thun. Weniger ist grobe Fahrlässigkeit und grobes Verschulden. In Kürze kann also gesagt werden: bei Versehen auf Grund des § 58 haftet der Frachtführer in der Regel nicht, ausser bei böslicher Handlungsweise (vgl. Abs. 5 des Art. 396), für den vollen Schaden, nur mit dem gemeinen Handelswerth bezw. gemeinen Werth. Vgl. oben auch S. 106 u. 107.

[17]) Dieser Absatz ist nothwendig geworden, weil Art. 395 Ha. in Wegfall gekommen ist.

[1]) § 59.

(Einzelne Beschränkungen der Haftung des Frachtführers.)

(Ha. Art. 424.)

Abs. 1. Der Frachtführer haftet nicht[2]):

1. in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung[3]) mit dem Absender auf Deck verladen oder in Schiffen ohne Verdeck befördert werden[4]),

für den Schaden, welcher aus der mit dieser Beförderungsweise verbundenen Gefahr entstanden ist[5]);

[18]) Es fehlt diesem Begriff an der nöthigen Präzisirung. Jedenfalls gehören aber darunter: Gold, Silber, Juwelen, Diamanten und andere kostbare Steine, kostbare Uhren, Kunstgegenstände von ungewöhnlichem Werthe, gleichviel ob der Stoff oder der Kunstwerth vorwiegt. Allzugross dürfte der praktische Werth dieses Artikels für die Binnenschifffahrt kaum sein, höchstens für die Personenschifffahrt, etwa auf den grossen Rheindampfern.

[19]) Die Angabe muss jedenfalls eine solche sein, dass der Frachtführer über den Werth sich einigermassen orientiren kann. Die Bezeichnung „Bijouterieen" wurde z. B. vom höchsten Gerichtshof hiefür für ausreichend erachtet, nicht aber die Bezeichnung „Oelgemälde".

[20]) Auch in diesem Artikel hat wie bei § 4 die Versicherungsfrage eine grosse Rolle bei den Verhandlungen gespielt: Diejenigen, welche eine Abschwächung der Haft aus § 58 wünschten, bezeichneten es als eine naturgemässe Lösung, dass der Besitzer der Ladung in der Versicherung seine Deckung für den fraglichen Schaden finde, der Versicherer aber den Schaden endgiltig übernehme und nicht durch Rückgriff gegen den Frachtführer sich schadlos zu halten suche. Die Motive erklärten aber, dass ein Eingehen auf diese Anregung sich schon deshalb verbiete, weil das Gesetz die Rechte und Pflichten beider Theile bei dem Frachtvertrag unmöglich auf einer Grundlage regeln kann, welche unter allen Umständen das Hinzutreten eines anderen selbstständigen Vertragsverhältnisses, nämlich der Versicherung, zur Voraussetzung hätte. Wenn auch die Versicherung der Ladung bei der Binnenschifffahrt im weiten Masse stattfinde, so könne sie doch im Gesetz nicht ohne Weiteres als gegeben vorausgesetzt werden. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrage haben vielmehr nur das Verhältniss der beiden Vertragschliessenden zu berücksichtigen und müssen so gestaltet sein, dass sie dem wirthschaftlichen und rechtlichen Zwecke des Vertrages in seiner Beschränkung auf die unmittelbar Betheiligten entsprechen. An anderer Stelle sagen die Motive: Es darf nicht ausser Betracht bleiben, welch' wichtige Aufgabe gerade bei der Schifffahrt der Transportversicherung zufällt. Kann auch die dem Besitzer der Ladung gebotene Gelegenheit zur Versicherung der verfrachteten Güter nicht zu einer gesetzlichen Einschränkung der Haft des Frachtführers führen, so darf sie doch nicht unberücksichtigt bleiben, wenn es sich um die Frage handelt, ob die

2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung[6]) auf dem Transport erfordert, nach Inhalt des Frachtbriefes oder Ladescheines[7]) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung[8]) aufgegeben sind,

 für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;

3. in Ansehung der Güter, deren Verladung und Ausladung von dem Absender oder Empfänger[9]) besorgt wird,

 für den Schaden, welcher aus der mit dem Verladen und Ausladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;

4. in Ansehung der[10]) Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust[11]) oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche[12]) Leckage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

 für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere,

 für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben[13]) verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist.

Zulassung einer vertragsmässigen Aenderung der durch das Gesetz begründeten Haft des Frachtführers Bedenken hat oder nicht. Denn die Versicherung ist es eben, welche den Ladungsbetheiligten die Möglichkeit gewährt, im einzelnen Falle auf die Haft des Frachtführers in gewissem Umfange ohne Nachtheil für ihr Interesse zu verzichten. Ihr Interesse nöthigt also zu einer zwingenden Vorschrift nicht.

Zu § 59.

[1]) Hier handelt es sich um weitere Ausnahmen neben dem Art. 58 in Bezug auf die Haft des Schiffers bezw. Frachtführers. Es ist dieser Paragraph eine blosse Nachbildung des Art. 424 Ha. bezw. § 77 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands (in Geltung seit 1. Januar 1893), endlich des Art. 31 des Berner internationalen Uebereinkommens. Der Schwerpunkt des ganzen Artikels liegt nicht in den einzelnen Fällen, Ziffer 1—5; alle diese Fälle pflegen schon nach § 58 dieses Gesetzes die Haft des Frachtführers aus den dort angegebenen Erwägungen auszuschliessen, er liegt vielmehr in der durch Absatz 2 aufgestellten Beweisvermuthung, vermöge

Abs. 2. Ist ein Schaden eingetreten, welcher nach den Umständen des Falles aus einer der bezeichneten Gefahren entstehen konnte[14]), so wird bis zum Beweise des Gegentheils[15]) vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr entstanden ist.

Abs. 3. Eine Befreiung von der Haftpflicht kann auf Grund der vorstehenden Bestimmungen nicht geltend gemacht werden, wenn nachgewiesen[17]) wird, dass der Schaden durch Verschulden[18]) des Frachtführers oder seiner Leute[16]) entstanden ist.

welcher beim Eintritt eines Schadens, der nach Umständen des Falles aus einer der im Absatz 1 Ziffer 1—5 bezeichneten Gefahren entstehen könnte, bis zum Beweis des Gegentheiles angenommen werden soll, dass er aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist. Die in Frage stehenden Gefahren liegen theils in Folge der Beschaffenheit der in Frage stehenden Güter, theils in der Art ihrer Verladung oder Verpackung besonders nahe. Eine Beweisvermuthung ist also hier ganz am Platze, d. h. es wird ein Beweis als geliefert angenommen, obwohl er nicht geliefert ist, bis das Gegentheil von dem Gegner dem auf Schadenersatz Anspruch machenden Absender oder Empfänger dargethan ist. In der Sachverständigen-Kommission wurde von dem Verfasser des Gesetzes bemerkt: „Wenn ich einem Frachtführer Güter anvertraue, bei welchen eine gewisse Schädigung leicht vorkommt, entspricht es nur der Natur der Sache, dass die Vermuthung aufgestellt wird, ein wirklich vorgekommener Schaden ist auf dem vermutheten Wege entstanden."

²) Dieser Satz zeigt den wesentlichen Unterschied des vorstehenden Paragraphen und des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches. Dort konnte etwas bedungen werden, ist aber allerdings von den Eisenbahnen, die es allein im Ha. angeht, auch sofort in vollem Masse bedungen worden. Hier ist dem Frachtführer dieses Recht auf eine geringere Haft direkt ohne Weiteres eingeräumt und etwaige Ortsgebräuche anderen Inhalts kommen dagegen nicht in Betracht. Man scheint also gefürchtet zu haben, eine blosse Befugniss helfe dem Schiffer nicht, die Machtverhältnisse seien stärker als die rechtlichen. Verlangt wurde eine ähnliche Einleitung, wie im Ha. in der Sachverständigen-Kommission, aber ohne allen Erfolg. Natürlich können aber die Haftbestimmungen dieses Paragraphen durch Privatvereinbarungen, also auch durch Frachtbedingungen der Schifffahrtsbetriebe, noch weiter herabgesetzt, überhaupt geändert werden, nur nicht, wie gesagt, durch Ortsgebräuche.

³) „Vereinbarung". In welcher Weise diese Vereinbarung getroffen ist, schriftlich oder mündlich, persönlich oder durch Stellvertreter etc. ist vollständig gleichgiltig.

⁴) Auch hier gilt, wie bei den Eisenbahnen, dass eine blosse Bedeckung der auf Deck oder in Schiffen ohne Verdeck geladenen Güter mit Regendecken etc. mit einbegriffen ist; eine solche Bedeckung steht auch hier

nicht gleich der Verladung unter Deck oder in einem mit Verdeck versehenen Schiffe. Dabei ist es auch ohne Belang, ob solche Decken der Schiffer unentgeltlich oder gegen Entgelt selbst stellt.

[5]) Gedacht ist dabei an den Schaden von Witterungseinflüssen z. B. durch Nässe, Eintrocknen, Staub, Schnee, Wind, Sonnengluth, aber auch durch Diebstahl, Feuer, Schmelzen etc. Auch der bei einer Transportverzögerung entstandene Schaden wird vom Absender getragen, wenn er nicht nachweisen kann, dass eben diese Verzögerung den Schaden herbeigeführt hat.

Eine Nummer 6 war in der Reichstags-Kommission beantragt für die Güter, welche bei der Abnahme nicht kontrolirt werden können. Dieser Antrag wurde aber wieder zurückgezogen, weil er keine Annahme fand. Man sagte sich, bei der Verladung von Getreide durch Elevatoren oder bei dem Schiffer nicht vorgewogenen Gütern müsse dem Frachtführer doch immer bewiesen werden, dass er in der That mehr empfangen habe, als er abliefere. Aber auch bei der Qualität, z. B. bei Zucker, sei es ausgeschlossen, dem Frachtführer ohne Weiteres vorzuwerfen, dass er eine andere Qualität abliefere, als er erhalten habe.

[6]) Vergleiche über den Begriff dieser Beschädigung § 58.

[7]) Also nur in dem Frachtbriefe oder Ladescheine selbst muss die betreffende Verpackungserklärung gegeben sein, jede anderweitig gegebene Erklärung des Absenders ist wirkungslos für die Anwendung dieses Paragraphen. Ob nun die Erklärung geschrieben oder gedruckt oder mit einem Stempel oder durch Hektographie hergestellt ist, bleibt ohne Belang. Die Erklärung in Form eines besonderen Reverses ist ohne Bedeutung; dadurch giebt der Frachtführer den ihm durch diesen Paragraphen gewährten Vortheil preis. Ob der Frachtführer ausserhalb dieses Paragraphen auf Grund eines Reverses den Aussteller (in der Regel den Empfänger) civilrechtlich belangen kann, mag hier unentschieden bleiben, da das Sache des einzelnen Falles ist.

[8]) Ob eine Waare nicht oder nur mangelhaft verpackt ist, muss also im gegebenen Falle der Richter durch Zuziehung von Sachverständigen entscheiden. Auch bei den Eisenbahnen giebt es dafür kein ein für allemal feststehendes, charakteristisches Merkmal für alle Güter.

[9]) Natürlich auch von deren Leuten, bezw. von deren Beauftragten. Wenn aber der Frachtführer selbst die Ein- und Ausladung besorgt (vergleiche die §§ 41 und 56), tritt selbstredend dieser Fall nicht ein.

[10]) Welche Güter dabei in Frage kommen, ist der Bestimmung des Richters im einzelnen Falle anheim gegeben. Es handelt sich eben um Güter, welchen eine leichte Verletzbarkeit oder eine natürliche Empfindlichkeit in der fraglichen Richtung eigen ist.

[11]) Im Ha. heisst es ganzer oder theilweiser Verlust; dadurch, dass diese Beiwörter weggelassen sind, wird der Sinn natürlich nicht geändert.

[12]) Also nicht jede „gewöhnliche" Leckage macht den Frachtführer haftpflichtig. Dieses Adjektivum bezieht sich jedenfalls auch auf die Austrocknung und Verstreuung. Auch bei diesen müssen Verluste von einiger Erheblichkeit in Frage kommen. Sonst kommen noch in Frage: Bruch bei Eisengusswaaren und dünnen Steinplatten, Rost bei Blechwaarensendungen, innerer Verderb bei Fett, Hopfen, thierischen

[1]) § 60[2]).

(Mindergewicht bezw. -Mass bei lose verladenen Gütern.)

Abs. 1. Die Centralbehörden der Bundesstaaten[3]) und bei den die Gebiete mehrerer Bundesstaaten berührenden Wasserstrassen der Bundesrath[4]) sind befugt, für gewisse[5]) Güter zu

Häuten (durch Fäulniss), Südfrüchten, Obst, Kartoffeln (durch Frost), aussergewöhnliche Leckage bei Sprit, Syrup, Oelen, Selbstentzündung bei Baumwolle und Baumwollabfällen, Flachs. Dagegen trifft Selbstentzündung bei bengalischen Zündhölzern nicht zu, weil diese sich gar leicht selbst entzünden.

[13]) Also nur der Schaden für die Thiere kommt in Frage, nicht der Schaden, der etwa dem Eigenthümer derselben entsteht, z. B. wenn dieselben so schlecht verwahrt sind, dass sie entkommen.

[14]) Den Nachweis der Möglichkeit eines eingetretenen Schadens hat der Frachtführer natürlich zu beweisen des Inhalts, dass der eingetretene Schaden aus der in Ziffer 1—5 ausgeschlossenen Gefahr an und für sich (in abstracto, d. h. losgelöst von den Verhältnissen des besonderen Falles ohne Rücksicht auf Zeit, Ort und unter welchen Umständen; jede andere Beweislast wäre für den Frachtführer eine solche, die nicht wohl erfüllbar ist) entstehen konnte, nicht auch, der entstanden ist; das wird dann von selbst auf Grund dieses Nachweises von Gesetzeswegen vermuthet.

[15]) Dieser Beweis kann nur darauf sich stützen, dass der Schaden durch eine andere bestimmte Ursache herbeigeführt wurde oder aber auch auf den Nachweis von Thatsachen, aus denen sich ergiebt, dass der gefährliche Umstand, für welchen die Haft ausgeschlossen ist, nach den konkreten Verhältnissen die Ursache des Unfalles gar nicht gewesen sein kann.

[16]) Hier ist nicht von Schiffsmannschaft die Rede, sondern von „seinen Leuten"; es gehören also alle Personen hierzu, die vielleicht nur vorübergehend von dem Schiffer benützt wurden, Leute, die vielleicht sonst in Diensten Anderer stehen.

[17]) Nachgewiesen muss werden 1. das Verschulden und 2. ein ursächlicher Zusammenhang desselben mit dem vorliegenden Schaden und zwar von Demjenigen, welcher Schadenersatz verlangt.

[18]) Es ist keine besondere Form der Verschuldung angegeben, also ist jede Art der Verschuldung hier genügend. Bei einer Eisenbahn war ein im offenen Wagen transportirtes Gut durch den starken Funkenwurf der Lokomotive beschädigt. Die Bahn wurde wegen der absolut untauglichen Kohlen, die verwendet wurden, als schuldig erkannt. Das könnte auch hier vorkommen. Verlangt wird hier auch nicht mehr, als die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers, vergleiche § 58. Hier müsste also der Nachweis seitens des Frachtführers erbracht werden, dass durch die konkreten Umstände die Feuergefährlichkeit des Transportes auf verdecklosen Schiffen oder bei einer Verladung auf Deck in der That ausgeschlossen sei, dass das ausgebrochene Feuer aus dieser Art des Transportes nicht habe entstehen können, wenn es auch nicht möglich ist, positiv festzustellen, auf welche Weise das Feuer entstanden ist.

bestimmen, dass für ein Mindergewicht oder ein Mindermass, das einhalb vom Hundert nicht übersteigt, der Frachtführer nicht verantwortlich sein soll, es sei denn, dass ihm nachweisbar ein Verschulden zur Last fällt.

Abs. 2. [6]) Sind lose geladene [7]) Güter von gleichartiger Beschaffenheit [8]) für verschiedene Empfänger an Bord, ohne dass die einzelnen Partien durch dichte Wände [9]) getrennt lagern, so ist das Mindergewicht oder Mindermass und ebenso ein etwaiges Uebergewicht oder Uebermass unter die einzelnen Empfänger nach dem Verhältnisse der für sie bestimmten Mengen zu vertheilen.

Zu § 60.

[1]) Dieser Paragraph hat sehr verschiedene Stadien durchgemacht. Derselbe ging ursprünglich in der Reichstagskommission, wo er erstmals auftauchte, soweit, dass bei Ladungen nach Gewicht nur für Manko's, die mehr als $^1/_2$ % betragen, gehaftet werden sollte. Nachdem dieser Antrag sofort mit grosser Mehrheit abgelehnt war, wurde folgender, neuer Antrag angenommen: „Für ein Mindergewicht oder ein Mindermass bei losen Gütern und Sackgetreide, das einhalb vom Hundert nicht übersteigt, ist der Frachtführer nicht verantwortlich, es sei denn, dass ihm nachweisbar ein Verschulden zur Last fällt". Der Unterschied beider Anträge ist in die Augen fallend: Ursprünglich für alle Ladungen nach Gewicht aufgestellt, ist derselbe später auf lose Güter und Sackgetreide beschränkt worden, aber auch hier nur für unverschuldeten Gewichts- und Massschwund. Zu dem zweiten Antrage war dann zum Ausgleich noch der Absatz 2 beigefügt worden, der ohnedies einen nothwendigen Zusammenhang mit Absatz 1 gar nicht hat. Gegen diese letzte Fassung des Abs. 1 sind aus den Kreisen des Handelsstandes sehr lebhafte Gegenerklärungen hervorgerufen worden, die aber auch in der zweiten Lesung des Entwurfes Seitens der Reichstagskommission keine Anerkennung fanden. Umso entschiedener trat man in der II. und III. Lesung des Reichstages gegen die Fassung auf. Man fürchtete, dass Angesichts des Umstandes, dass ähnliche Gewohnheiten wie hier als Rechtssatz zur Einführung bestimmt werden sollten, die nur auf vereinzelten deutschen Strömen üblich sind, der Absatz 1 des Paragraphen dazu führen könne, dass $^1/_2$ % der losen Güter und von Sackgetreide als Provision Seitens der Schiffer angesehen werden könnte. Unbestritten sei, dass $^1/_2$ % Franchise nur Uebung auf dem Rhein sei, aber auch hier nur für Getreide. Wie aber bei zahlreichen anderen lose verladenen Waaren wie Blei, Kupfer etc., wo es gar keinen Schwund wie bei Kohlen und Getreide gebe? Für alle diese Güter reiche der angeführte, unmittelbar vorausgehende Paragraph nebst der Rechtsvermuthung im Absatz 2 vollkommen aus. Aber auch für Getreide und Kohlen genüge § 59. Seitens der Reichsregierung wird darauf hingewiesen, dass durch eine solche Bevorzugung des Schiffers die Schifffahrt selbst leide, man werde Frachtführern mit solchen hohen Franchisen ungern mehr Frachten geben. Speziell in Bezug auf Weizen und Kohlen wurde nun im

Reichstag hervorgehoben, und zwar vom Rhein her, dass in den Seeplätzen für den Rhein die Abladung sehr knapp zu sein pflege, keineswegs aber mit etwaigem Uebergewicht. Auch komme das Getreide an den Seeplätzen nicht immer trocken an, so dass bei dem Weitertransport ein Dekalo eintritt. Ganze Schiffsladungen kämen in warmem Zustande an. Gerade in Mannheim habe man fortwährend mit Gewichtsverlusten zu kämpfen. Aehnlich bei Kohlen, für welche die Einfuhr an den nieder-rheinischen Verladeplätzen per Waggon geschehe, und die Kohlen per Kipper überladen werden; auch da treten Gewichtsverluste bei dem Transport ein. Infolge dessen habe sich die $^1/_2\,^0/_0$ Franchise am ganzen Rhein bewährt. Aber wie uns demgegenüber gesagt wird, nur für Getreide und Kohlen besteht am Rhein keine Franchise. Der Handelsstand habe sich längst damit abgefunden. Von anderer Seite aus Norddeutschland wird dagegen behauptet, dass bei den Getreidesendungen von Hamburg, wie auch bei den Kohlensendungen von Oberschlesien nach Berlin (auch am Rhein) ausnahmslos eine reichliche Messung stattfinde, — bei Kohlen werde meist ein Gutgewicht von 2 $^0/_0$ gewährt — so dass der Schiffer fast regelmässig ein Uebergewicht abliefere und natürlich die entsprechende Mehrfracht vergütet bekomme. Angesichts dessen wurde nun der jetzige Paragraph aufgenommen, der es gestattet, dort, wo bereits gewisse Gebräuche in der Richtung dieses Paragraphen Absatz 1 bestehen, — das dürften, soweit bis jetzt bekannt, nur der Rhein und Hamburg sein — dieselben durch den Beschluss eines Bundesstaates bezw. des Bundesrats eine gewisse Nachsicht zu Erlassen diesbezüglicher Bestimmungen zu üben, wo sie aber bis jetzt nicht bestanden, diese auch ferner nicht künstlich erst eingeführt werden sollten. In dem jetzigen Paragraphen ist auch nicht mehr von losen Gütern die Rede, nur von gewissen Gütern, d. h. also von solchen Gütern, für welche in erster Linie die Interessenten selbst in der Lage sind, das Bedürfniss unzweifelhaft in Zukunft nachzuweisen. Das werden zunächst wohl nur Getreide und Kohlen sein.

[2]) Selbstverständlich handelt es sich auch hier um Bestimmungen, die durch Privatverträge, durch Frachtbedingungen der Schifffahrtsbetriebe schon in solange unbedingt anders geordnet werden können, so lange bundesräthliche oder bundesstaatliche Erlasse überhaupt nicht bestehen; jedenfalls aber, auch wenn solche erlassen werden, wobei es im einzelnen Falle fraglich bleibt, ob zutrifft, was im Reichstag ausgeführt wurde, dass es dem Frachtführer nicht einfallen werde, eine gegen die Bestimmungen eines Bundesstaates oder des Bundesrathes gerichtete Vereinbarung in die Frachtverträge aufzunehmen. Was aber Ortsgebräuche betrifft, so kann jedenfalls hier von einer solchen Wirkung des Nichtgeltens der Ortsgebräuche kaum gesprochen werden. Solange Erlasse des Bundesraths bezw. von Bundesstaaten nicht vorliegen, haben die Ortsgebräuche überhaupt Raum, aber auch bei Erlassen derselben braucht notwendiger Weise nicht dasselbe zu gelten, was sonst für das ganze Gesetz gilt, dass in erster Linie Ortsgebräuche nicht zur Geltung kommen sollen, und es ist sogar fraglich, ob die zu erwartenden bundesstaatlichen bezw. bundesrathlichen Erlasse berechtigt sind, die Ortsgebräuche von vornherein auszuschliessen. Das

hätte ausdrücklich im Gesetz geschehen müssen, es ist aber nicht geschehen. Solange das Gesetz selbst bestimmte Beschlüsse gefasst, bestimmte Direktiven gegeben hat, ist allerdings das Gesetz in erster Linie massgebend gegenüber bisher bestandenen Ortsgebräuchen, nicht aber, wo das Gesetz erklärt hat, die Gesetzgebung anderen Organen des Reiches oder der Bundesstaaten zu überlassen.

[3]) Nach Massgabe zahlreicher anderer Gesetze ist hier an die Ministerien der Einzelstaaten gedacht.

[4]) Also für den Rhein der Bundesrath.

[5]) Also nicht Gewichtsladungen, nicht lose Güter, sondern nur diejenigen Güter, für welche ein Bedürfniss anerkannt wird, vergleiche Ziffer 1. Ausdrücklich war aber die Vorbedingung für den ganzen Absatz in der Reichstagskommission, dass durch die hier enthaltene Bestimmung das in Ziffer 4 des unmittelbar vorausgehenden Paragraphen Enthaltene in keiner Weise beeinträchtigt werden sollte. Beide Bestimmungen sollen einander ergänzen, nicht einander widersprechen. Es soll also dieser Absatz 1 den § 59 Absatz 1, Ziffer 4 nur ergänzen, nicht zum Nachtheil des Frachtführers ausgenutzt werden können.

[6]) Dieser Absatz ist wohl in erster Linie vom Standpunkt der Rheininteressenten in der Reichstagskommission geschaffen worden. Dieser ganze Absatz hat eigentlich mit dem vorausgehenden nicht viel gemein. Derselbe ist vermuthlich einer Usance entnommen, welche bereits in Mannheim seit Jahren Rechtens ist und sich bewährt hat, eine Bestimmung, die dort aber enger ist, wie vorstehender Paragraph. Dieselbe folgt unter Ziff. 9 im Wortlaute. Beiläufig bemerkt, ist aber neben dieser Usance noch einer zweiten an demselben Platze bestehenden Usance zu erwähnen, die aber blos Bedeutung hat zwischen dem Verkehrsinteressenten einerseits und den Versicherern anderseits. Auch diese ist nachstehend ihrem Wortlaute nach wiedergegeben. Dieselben dienen am Besten zur Klärung über den Abs. 2.

[7]) Lose geladene Güter, vergleiche darüber § 41. Hier ist aber ein anderer Grundgedanke; während dort an solche Güter gedacht ist, welche, weil sie lose sind, leicht vom Absender selbst in das Schiff verbracht werden können, handelt es sich hier um lose Güter, welche wegen dieser Eigenschaft leicht sich mit anderen gleicher Beschaffenheit vermischen. In beiden Fällen kommt also nicht der eisenbahntechnische Begriff „lose“ in Betracht, der unter losen Gütern nicht ordnungsmässig verpackte Güter versteht. Niemand wird an unverpackte Bierfässer und unverpackte Möbel denken, auch nicht bei § 41 und § 56 Absatz 1, sondern an solche unverpackte Güter, die sich leicht vermengen, also vor Allem an Getreide, Kohlen, Erz, Soda und andere in Pulverform auftretende und lose verladene Mengen.

[8]) Also Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais sind Getreide von gleichartiger Beschaffenheit; deutlicher wäre es, zu sagen: die gleiche Gattung (genus) im Gegensatz zur besonderen Art (species), wie das in den Mannheimer Usancen geschehen ist.

[9]) Vergleiche auch darüber die mehr gedachten Usancen, welche Beispiele derartiger Wände anführen.

A.

Usance für Verladung gemeinsamer Verlader von Getreideparthien auf demselben Schiff für Getreideladungsinteressenten selbst:

§ 1. Es ist Pflicht des Schiffers, wenn er Getreide für verschiedene Empfänger ladet, die Parthieen möglichst durch eisernes oder dichtes hölzernes Verschott getrennt zu halten. Bei derartig verladenen Parthieen hat keine Vertheilung einzutreten.

§ 2. In denjenigen Fällen, in welchen die in § 1 vorgesehene Trennung undurchführbar ist und die Parthieen ungetrennt oder nur durch Matten getrennt verladen sind, hat hinsichtlich des Mankos, beziehungsweise Ueberschusses, nach dem Verhältnisse der verladenen Mengen, Vertheilung stattzufinden, jedoch nur unter Getreide gleicher Gattung, also Weizen mit Weizen, Roggen mit Roggen u. s. w. Die auszugleichenden Mengen werden nicht in Natura zurückgegeben, sondern zu den am 1. und 15. eines jeden Monats, vom Vorstand der Mannheimer Börse festzusetzenden Abrechnungspreisen berechnet. Für Fracht, Assecuranz und Arbeitslohn ist bei Rotterdam 50 Pf., bei Antwerpen 60 Pf. per 100 Klgr. der Abrechnung zu Grunde zu legen. Das Datum der Frachtrechnung ist für den zu berechnenden Abrechnungspreis massgebend.

Erhitzte oder havarirte Parthieen sind von der Vertheilung ausgeschlossen.

§ 3. Bei Getreide in Säcken ähnlicher Verpackung, welches für verschiedene Empfänger zusammengeladen ist, hat Vertheilung stattzufinden.

Bei Getreide in guten Säcken, welches mit losem Getreide zusammengeladen ist, tritt keine Vertheilung ein.

Laplata- oder Californische Säcke gelten nicht als gute Säcke; bei diesen hat, wenn mit losem Getreide ohne die in § 1 vorgesehene Trennung zusammengeladen, Vertheilung stattzufinden.

§ 4. Werden Parthieen, welche vorher getrennt verladen waren, geleichtert, so ist der Schiffer verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass die Parthieen auch im Leichter getrennt gehalten werden.

Unterlässt dies der Schiffer, so hat zwischen den Parthieen Vertheilung stattzufinden.

§ 5. Alle aus dieser Uebereinkunft entstehenden Streitigkeiten werden, unter Verzicht auf gerichtlichen Austrag, durch das vom Vorstand der Mannheimer Börse aufgestellte Schiedsgericht geschlichtet.

Diese abgeänderten Bestimmungen treten am 5. Dezember 1891 in Kraft.

B.

Usance, betreffend Verladung von mehreren Parthieen von Getreide zwischen Versicherern und Verkehrsinteressenten:

Wenn verschiedene Parthieen geschüttetes Getreide (Weizen, Roggen, Hafer, Gerste, Mais) mit ein und demselben Rheinschiffe verladen werden, welche nur durch Matten oder welche gar nicht von einander getrennt sind, so wird ein etwaiger Schaden und (oder) Manko an einer Parthie oder an mehreren Parthieen auf alle Parthieen Getreide derselben Gattung, welche mit dem betreffenden Schiffe verladen und welche nur durch Matten oder gar nicht von einander getrennt waren, pro rata der resp. Werthe der Waare im gesunden Zustande vertheilt.

§ 61[1][2].

(Schadenersatzanspruch nach der Abnahme des Frachtguts.)

(Ha. Art. 407, 408, 609—611.)

Abs. 1. Nach der Abnahme[3] des Gutes[4] durch den Empfangsberechtigten[5][6] können wegen theilweisen[7] Verlustes[8] oder wegen Beschädigung[8][9], welche äusserlich erkennbar waren, Ansprüche nur geltend gemacht werden, wenn vor der Abnahme der Zustand des Gutes durch gerichtlich[10] ernannte Sachverständige festgestellt[11] ist.

Abs. 2. Wegen Verlustes[8] oder Beschädigung[9], welche bei der Abnahme[3] des Gutes[4] äusserlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer auch später in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes[8] oder der Beschädigung[9] ohne Verzug nach der Entdeckung[12] und spätestens innerhalb einer Woche[13] nach der Abnahme nachgesucht[14] worden ist und bewiesen[15] wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Uebernahme[16] bis zur Ablieferung entstanden ist.

Für den Fall, dass ein Theil derartiger Parthieen in ein Leichterschiff übergeladen wird, gilt der gleiche Grundsatz mit der Massgabe, dass, wenn dem Leichterschiff ein Unfall zustösst, der Schaden über sämmtliche Parthieen (nach obigen Merkmalen) des Hauptschiffes pro rata vertheilt wird.

Zu § 61.

1) Der Grundsatz, dass durch Abnahme des Frachtgutes seitens des Empfängers entweder schlechthin oder doch unter gewissen Voraussetzungen die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wegen des Zustandes des Gutes ausgeschlossen wird, ist im bestehenden Rechte für alle Arten von Frachtverträgen, sowohl im Binnen- als auch im Seeverkehr anerkannt. Dieser Grundsatz beruht auf dem Bedürfniss, den Frachtführer gegen die nachträgliche Erhebung von Ansprüchen zu schützen, deren Zurückweisung für ihn nach der Auslieferung des Gutes mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. Die einschlägige Bestimmung ist also als eine solche zu Gunsten des Schiffers und Frachtführers zu erachten. Wenn aber die Voraussetzungen geprüft werden, unter welchen das Erlöschen dieser Ansprüche eintritt, so gehen das Landtransportrecht, das Seerecht, das Eisenbahnrecht und jetzt das neue Binnenschifffahrtsrecht auseinander:

A. Die Verhältnisse des **Landtransportrechtes** werden durch Art. 408 Ha. geregelt; da wird nun für den Fall der Beschädigung oder des Verlustes des Frachtgutes zwischen Mängeln, die bei der Ablieferung äusserlich erkennbar waren und solchen, bei denen dies nicht der Fall war, unterschieden. Wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel ist die Geltendmachung von Ersatzansprüchen auch nach Abnahme des Gutes und Bezahlung der Fracht

Abs, 3. Die Kosten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feststellung sind von dem Frachtführer zu tragen, wenn ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt wird, für welche derselbe Ersatz leisten muss[17]).

Abs. 4. Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen in Absatz 1 und 2 nicht berufen, wenn der Verlust oder die Beschädigung durch bösliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung verursacht ist[18]).

noch zulässig, sofern die Feststellung des Mangels durch gerichtlich ernannte Sachverständige ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht ist und sofern bewiesen wird, dass die Minderung oder Beschädigung in der Zeit seit der Empfangnahme des Gutes durch den Frachtführer bis zur Ablieferung an den Empfänger entstanden ist. Waren aber die Mängel bei Abnahme des Gutes äusserlich erkennbar, so ist die nachträgliche Geltendmachung von Ansprüchen schlechthin ausgeschlossen. Das Erlöschen derselben tritt indessen nicht ohne Weiteres ein mit der Abnahme des Gutes, sondern setzt ausserdem die Bezahlung der Fracht voraus.

B. Beim **Eisenbahntransport** ist es ähnlich. §§ 90 bis 93 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands bestimmen: „es steht dem Empfänger frei, die Annahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, so lange zu verweigern, als nicht seinem Antrag auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. — Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind“. Art. 44 Abs. 2 Ziff. 3 des Berner internationalen Uebereinkommens sagt: „ist die Fracht nebst den sonstigen auf dem Gut haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrag erloschen. — Hiervon sind jedoch ausgenommen 3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss Art. 25 vor Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen können und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist“. Auch bei äusserlich erkennbaren Mängeln bleiben die Ansprüche gegen den Frachtführer dann bestehen, wenn die Mängel vor der Annahme des Gutes festgestellt oder die Feststellung durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist. Andererseits ist im Eisenbahnfrachtverkehr auch die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel an eine bestimmte Zeitgrenze gebunden, indem der § 90 Abs. 2 Ziff. 4a der Verkehrsordnung im Anschluss an Art. 428 Ha. für solche Ansprüche eine Ausschlussfrist von 4 Wochen festsetzt. Das internationale Uebereinkommen von Bern hat nach Art. 44 Abs. 2 Ziff. 4a sogar nur 7 Tage nach Empfangnahme des Gutes als Frist gesetzt. Letzterem ist, wie Absatz 2 zeigt, auch das Binnenschifffahrtsrecht gefolgt.

C. Das **Seerecht** (Art. 609—611 Ha.). — Hier ist kein Unterschied zwischen äusserlich erkennbaren und nicht erkennbaren Mängeln gemacht;

die Ersatzansprüche wegen des Zustandes des Frachtgutes erlöschen hier in beiden Fällen unter den gleichen Voraussetzungen. Der Bezahlung der Fracht ist im Seerecht keine massgebende Bedeutung beigelegt. Es entscheidet nur Annahme des Gutes. — Andererseits erlöschen die Ansprüche nicht sofort mit der Annahme, sondern nur dann, wenn nicht innerhalb einer Frist von 48 Stunden nach der Abnahme die Besichtigung der Güter durch zuständige Behörden (z. B. Quaiverwaltung) oder durch amtliche Sachverständige erwirkt ist.

D. Dem Allen gegenüber hat das **Binnenschifffahrtsgesetz** einen ganz besonderen Standpunkt eingenommen, sich dabei aber mehr den Verhältnissen des Landtransportes angeschlossen; darum ist auch beibehalten der Unterschied zwischen äusserlich erkennbaren (Abs. 1) und äusserlich nicht erkennbaren (Abs. 2) Beschädigungen und ist die Geltendmachung von Ansprüchen im letzteren Falle in weiterem Masse möglich als im ersteren Falle. — Des Weiteren spielt die Bezahlung der Fracht bei äusserlich erkennbaren Mängeln keine Rolle; anders in Art. 408 Ha., wo Auslieferung des Gutes und Bezahlung der Fracht thatsächlich Zug um Zug erfolgen. Nach § 61 Abs. 1 aber genügt die blosse Abnahme des Gutes ohne Feststellung durch Sachverständige, um die Entschädigungsansprüche wegen äusserlich erkennbarer Mängel erlöschen zu machen, während nach Art. 408 erst die dazu kommende Zahlung der Fracht diese Wirkung hat. Würde Letzteres auch in der Binnenschifffahrt eingeführt, so hätte es ja der Empfänger vielfach in der Hand, sich trotz Annahme des Gutes durch nachträgliche Verweigerung der Frachtzahlung die Möglichkeit späterer Beanstandung für unbeschränkte Zeit zu sichern; die sofortige Bezahlung wäre im Binnenschifffahrtsverkehr nicht einmal überall ausführbar. Man denke an die Löschung umfangreicher Ladungen und dass insbesondere am Rhein die Frachtzahlung gar nicht an den Schiffer, sondern an den Schiffseigner zu erfolgen pflegt. — Ist nun eine Feststellung durch gerichtliche Sachverständige erfolgt, kann die Annahme des Gutes ohne Nachtheil geschehen. Eine solche Prüfung der Güter auf ihre Mängel kann aber auch dem Empfänger vor der Empfangnahme zugemuthet werden, wobei freilich das Verhalten des Schiffers auch eine gewisse Rolle spielt, wenn er die ordnungsmässige Prüfung der Waare erschwert. Bei äusserlich nicht erkennbaren Mängeln hat die Annahme der Güter als solche keine Folgen; hier ist eine gewisse Frist gegeben, nämlich von 7 Tagen, also wie gesagt, so lange wie im internationalen Eisenbahnrecht, aber freilich länger als im Seerecht.

Absatz 3 regelt die Kosten, welche durch Beiziehung von Sachverständigen erwachsen; endlich Absatz 4 enthält Ausnahmen von den Bestimmungen in Absatz 1 und 2.

[2]) Die Bestimmungen dieses Paragraphen können natürlich durch private Vereinbarung geändert werden, nur nicht durch Ortsgebrauch.

[3]) Das Ha. spricht beim Landtransport von Annahme, das Seerecht von Uebernahme, hier heisst es Abnahme; vielleicht werden hier gleichlautende Ausdrücke nur deshalb nicht gebraucht, weil, wie in Ziff. 1 dar-

gelegt, die Rechtsverhältnisse in den meisten Beziehungen verschieden sind. Vgl. auch Ziff. 16.

[4]) Auch hier gilt jedenfalls dasselbe wie bei § 58; es ist auch das Passagiergut gemeint.

[5]) Nur die Annahme durch den Empfangsberechtigten gewährt also die im Abs. 1 des Näheren bezeichneten Rechte. Natürlich auch die Annahme durch den legitimirten Vertreter des Empfangsberechtigten.

[6]) Giebt es auch eine Annahme unter Protest mit dem Vorwande, der Empfänger könne die Waare nicht sogleich untersuchen? Beim Landtransport ist das ausgeschlossen, darnach auch jedenfalls hier; denn der Sinn des Gesetzes ist ja, dass es nur Abnahme oder Nichtabnahme, aber nicht Abnahme unter Protestabgabe giebt, weil man ja eben dem Frachtführer die Möglichkeit der Vertheidigung durch Entziehung der Frachtgüter nicht schmälern wollte, vgl. Ziff. 1; natürlich aber, wenn der Frachtführer mit einem solchen Proteste einverstanden wäre, dann läge eben ein privates Uebereinkommen vor, dem Nichts im Wege steht. Nur einseitiger Vorbehalt ist nicht gestattet.

[7]) In Ha. Art. 408 ist nur gesagt: Verlust und Beschädigung; aber die Fassung des § 61 ist korrekter, weil bei gänzlichem Verluste ja von einer Güterabnahme keine Rede mehr sein kann; bei gänzlichem Verluste des Gutes ist daher überhaupt § 61 nicht anwendbar.

[8]) Vgl. über diesen Begriff § 58.

[9]) Also nur Anspruch wegen theilweisen Verlustes und Beschädigung, nicht andere Ansprüche gehören hierher, z. B. auf Grund von Nebenverabredungen, auf Rückforderung wegen tarifmässig zu viel berechneter Fracht, wegen unerlaubten Verhaltens des Frachtführers, wegen verspäteter Ablieferung etc. etc.

[10]) Die Regierungsvorlage hatte gesagt: Sachverständige nach Art. 407 Ha.; die jetzige Fassung besagt dasselbe, aber nur noch deutlicher, als Art. 407. Für die Ernennung der Sachverständigen ist das Amtsgericht, in dessen Bezirk sich die in Augenschein zu nehmenden Gegenstände, das angekommene Transportgut, befinden, zuständig. Im Uebrigen finden auf Ernennung, Vereidigung und Vernehmung der Sachverständigen die Bestimmungen der §§ 367—379 C.P.O. Anwendung. Das Gutachten ist schriftlich oder zu Protokoll zu erstatten. Ueber das Ansuchen um Ernennung von Sachverständigen wird die Gegenpartei, falls sie am Orte anwesend ist, gehört.

[11]) Die Aufgabe der Sachverständigen ist die Feststellung der Mängel; daher muss dieselbe auf deren eigener Besichtigung und Prüfung beruhen. In der Untersuchung des Zustandes ist zugleich die thatsächliche Aeusserung darüber enthalten, ob und in welchem Umfange durch die vorgefundenen Beschädigungen, Mängel oder Defekte, Werthverringerung des Gutes nach Massgabe des in Art. 396 Ha., der auch für die Binnenschifffahrt gilt, aufgestellten Norm eingetreten sind. Vgl. auch Ziff. 14.

[12]) Das heisst also: wird der Fehler vor Ablauf von 7 Tagen nach der Empfangnahme des Gutes entdeckt, so muss unverzüglich die Feststellung nachgesucht werden; wenn das aber nicht der Fall ist, so erlöschen die mehr genannten Ansprüche spätestens in 7 Tagen nach Empfang, ohne

[1]) § 62.

(Verschiedene Einflüsse auf den Frachtanspruch.)

(a) Frachtbedingung nach Mass, Gewicht, Menge.)

(Ha. Art. 621, 658.)

Wenn die Fracht nach Mass, Gewicht oder Menge der Güter bedungen ist, so ist die Angabe in dem Frachtbriefe oder Ladescheine[2]) über Mass, Gewicht oder Menge für die Berechnung

Rücksicht, ob eine Entdeckung stattfand oder nicht. Wer also unsicher ist, wird gut thun, eine solche Feststellung zu beantragen.

[13]) Im internationalen Uebereinkommen ist von 7 Tagen die Rede; natürlich handelt es sich nicht um eine Kalenderwoche, nur um 7 Tage = 7 × 24 Stunden; die Woche endigt spätestens am 7. Tage nach Empfangnahme des Gutes, den Tag der Annahme nicht gerechnet.

[14]) Nur Nachsuchung der Feststellung ist Voraussetzung, nicht die Erhebung der Schadensersatzklage. Wird die Rechtzeitigkeit dieses Antrags bestritten, so ist es Sache des Empfängers, das zu beweisen. Eine Form dieses Ansuchens ist im Gesetze nicht vorgeschrieben, sie kann also mündlich und schriftlich geschehen. — Wird ein solches Ansuchen nicht gestellt, erlöschen die Ansprüche auf theilweisen Verlust und Beschädigung von selbst. Wird aber die Feststellung gemacht, so bleiben die Ansprüche erhalten, natürlich auch nur so lange, als sie sonst auch nicht verjähren. Dafür ist der letzte Absatz von Art. 408 massgebend (vgl. oben zu § 26), welcher im Binnenschifffahrtsrecht Geltung hat und nach Verweisung auf Art. 386 die Verjährungsfrist auf ein Jahr festsetzt.

[15]) Eine Feststellung hätte ja keinen Sinn, wenn es sich um Mängel handelt, die erst nach der Abnahme des Frachtgutes entstanden sind. Es handelt sich dabei um einen Beweis, nicht um blosses Wahrscheinlichmachen. Ueber die Führung des Beweises hat das Gesetz nichts Besonderes bestimmt, also durch alle Arten des Beweises, auch durch Eideszuschiebung.

[16]) Uebernahme ist also die Verladung im Gegensatze zum Seerecht, wo, wie oben unter Ziff. 3 gesagt, Uebernahme die Annahme oder Abnahme des Empfängers ist. Natürlich theilweiser Verlust und Beschädigung nach der Abnahme durch den Empfänger kann niemals dem Frachtführer zur Last fallen.

[17]) Noch klarer bestimmt analog Art. 611 Ha.: Die Kosten der Besichtigung hat Derjenige zu tragen, der sie beantragt hat. Ist jedoch die Besichtigung vom Empfänger beantragt und wird ein Verlust oder eine Beschädigung ermittelt, wofür der Verfrachter Ersatz leisten muss, so fallen die Kosten dem Letzteren zur Last.

[18]) Dieser Absatz ist selbstverständlich. In dem ersten Entwurf stand auch noch der Fall der Anerkennung der Beschädigung oder des Verlustes durch den Frachtführer. Das Letztere ist aber nicht besonders zu betonen; denn dieses Geständniss enthebt von selbst den Empfänger jeder Feststellung. Im Wesentlichen kommt hier nur der Abs. 5 des Art. 396 Ha. zur Geltung: wenn dem Frachtführer eine böswillige Behandlungsweise nachgewiesen wird, hat er den vollen Schaden zu ersetzen. Vgl. § 3 Abs. 2.

der Fracht[3]) entscheidend[4]). In Ermangelung einer solchen Angabe ist anzunehmen, dass Mass, Gewicht oder Menge der abgelieferten und nicht der übernommenen Güter für die Höhe der Fracht entscheiden soll.

[5]) § 63.

(b) Untergang des Frachtguts durch Unfall.)
(Distanzfracht.)

(Ha. Art. 618, 632 und 633.)

Abs. 1. Für Güter[7]), welche durch einen Unfall[6]) verloren[8]) gegangen sind, ist die Fracht nach dem Verhältnisse des zur Zeit des Unfalls bereits zurückgelegten Theiles[10]) der Reise zur ganzen Reise zu entrichten (Distanzfracht)[9]).

Abs. 2. [10])Bei Berechnung der Distanzfracht kommt in Anschlag nicht allein das Verhältniss der bereits zurückgelegten Entfernung, sondern auch das Verhältniss des Aufwandes an Kosten, Zeit und Mühen, welche durchschnittlich mit dem vollendeten und dem nicht vollendeten Theile der Reise verbunden sind.

§ 64.

(c) Infolge natürlicher Beschaffenheit.)

(Ha. Art. 619.)

Für Güter, welche in Folge ihrer natürlichen Beschaffenheit[11]) zu Grunde gegangen oder an Gewicht vermindert sind, ist die volle Fracht zu bezahlen. Das Gleiche gilt in Ansehung von Thieren, welche unterwegs gestorben sind.

Zu §§ 62, 63, 64.

[1]) Hier haben wir eine blosse Auslegungsregel vor uns; dieser Paragraph lautete ursprünglich wie Art. 621 Ha., ist aber in der Reichstagskommission mit einem späteren § 75 in einen Paragraphen gelegt worden: dadurch ist die Sache übersichtlicher geworden; früher war Regel und Ausnahme in 2 Paragraphen gegeben, jetzt in einem Paragraphen.

[2]) Vergleiche freilich aber auch § 73.

[3]) Dieser Hinweis sollte von selbst dazu führen, dass der Frachtführer auf Aufnahme dieser Ziffer in den Frachtbrief oder Ladeschein dringen wird. Der nächste Absatz enthält ja eine Art Strafe, falls das nicht geschieht, weil nur die Menge der abgelieferten, nicht der übernommenen Güter für die Fracht entscheidend ist. Freilich kann die Berechnung der Fracht nach dem Ergebniss der Ablieferung gelegentlich auch das Günstigere für den Frachtführer sein. Will er sich diese Gunst zuwenden, so muss er dies im Konnossement besonders bedingen. (Vgl. nachfolgende Ziffer 4.) Berechnunng der Fracht und Höhe der Fracht sind wohl gleichbedeutende Ausdrücke.

[4]) Auch dieser Paragraph ist der Abänderung fähig, ja sogar der einseitigen; denn Lewis erklärt zu dem analogen Art. 621 Ha. in Endemanns Handbuch: allerdings kann der Schiffer der Quantitätsangabe des Konnossements die entscheidende Bedeutung für die Frachtberechnung nehmen. Hierzu bedarf es aber einer ausdrücklichen, dies in unzweideutiger Weise besagenden Erklärung und zwar im Konnossement selbst, also nicht etwa z. B. Mass und Gewicht unbekannt (vgl. über die Bedeutung dieser Worte § 73) oder „unter Protest" (signed under prostest) wohl aber die Worte unter Protest wegen Uebermass. Wie gesagt aber, eine solche Erklärung muss auf dem Konnossement (Ladeschein) selbst angebracht sein, da sie einen Theil derselben bildet.

[5]) Dieser Paragraph ist in der Reichstagskommission vollständig umgeändert worden, so dass jetzt für See- und Flussrecht ganz entgegengesetzte Bestimmungen gelten. Während nach dem Regierungsentwurf für den vorliegenden Fall gar keine Fracht bezahlt werden sollte, ist hier die Distanzfracht anerkannt; eine Forderung, die schon in der Sachverständigen-Kommission von Seiten der Schifffahrssinteressenten nachdrücklich verlangt und in dem ersten veröffentlichten Entwurf auch anerkannt worden war; auf dem Rhein und auf der Elbe sei bisher eine solche antheilsmässige Fracht an den Schiffer bezahlt worden, um so mehr, als die binnenländischen Versicherungsgesellschaften die Fracht allein gar nicht versicherten, angeblich weil sonst zu fürchten sei, der Schiffer gebe auf die Ladung zu wenig Acht. Die Notwendigkeit einer solchen Distanzfracht wurde auch durch die ausserordentlich billigen Frachten auf den Strömen mit empfohlen. Allein in der Vorlage an den Reichstag war die ursprüngliche Vorlage wieder hergestellt, auf Widerspruch aus dem Handelsstande. Die jetzige Fassung wurde in der Reichstagskommission wie folgt motivirt: Jedenfalls entspreche die Gewährung einer Distanzfracht der Billigkeit. Der Absender versichere sein Frachtgut und zwar in der Regel hoch genug, dass auch die Fracht inbegriffen sei, er leide also durch den Verlust des Gutes, auch wenn er die Distanzfracht zu bezahlen habe, keinen Schaden; anders der Frachtführer. Die Einrichtung einer Frachtversicherung sei für ihn bisher kaum vorhanden; warum wolle man ihm eine Versicherung der von ihm bezahlten Löhne, des Schlepplohnes und anderer Auslagen aufbürden? Die wirthschaftlich Schwachen seien zu schützen. Infolge dieser Aenderung wurde auch als 2. Satz die Bestimmung des alten § 66 jetzt § 68 hier eingesetzt.

[6]) Als durch einen Unfall (oder durch Zufall — beide Wörter sind hier gleichbedeutend) zu Grunde gegangen, können nur solche Güter angesehen werden, welche zu existiren aufgehört oder durch eine physische Veränderung ihre ursprüngliche Beschaffenheit eingebüsst haben (z. B. auf der Reise verdorbener Zucker) oder welche gänzlich entwertet oder durch jene Einwirkung dem Gewahrsam des Schiffers entzogen sind. Natürlich wenn Güter auf Anordnung des Absenders unterwegs verkauft werden, tritt dieser Paragraph nicht ein, weil sie auf Wunsch des Ladungsbetheiligten den Bestimmungshafen nicht erreichen.

§ 65[1]).

(Unkosten der Schifffahrt.)

Abs. 1. In Ermangelung einer besonderen Vereinbarung fallen die Unkosten der Schifffahrt, insbesondere[2]) die Hafen-[3]), Schleusen-[3]), Kanal-[3]) und Brückengelder, die Lootsengebühren[4]), sowie die im regelmässigen Verlaufe[5]) der Reise aufgewendeten Kosten für Schlepplohn und Ableichterung[6]) dem Frachtführer zur Last; dagegen gehören die Ufer-, Krahn- und Wiegegelder, ingleichen die Kosten einer auf Verlangen der Ladungsbetheiligten[7])

[7]) An den Verlust des Schiffes denkt der Paragraph nicht, nur an den Verlust der Ladung.

[8]) Wie, wenn an dem Verlust die Mannschaft Schuld ist? Nach dem Seegesetzbuch gehen die Meinungen der Kommentatoren darüber auseinander. Gareis und Fuchsberger betrachten das als Zufall, Makower aber will den Artikel in dem Falle, dass ein Verschulden des Verfrachters (hier Frachtführer) oder seiner Leute vorliegt, nicht angewendet wissen. Unter allen Umständen aber gehört der Fall, wie schon zu Ziffer 5 gesagt, nicht hieher, wenn der Befrachter an dem Unfall Schuld ist.

[9]) Man spricht auch von Theilfrachten. In der Sachverständigen-Kommission wurde vom Regierungstisch darauf aufmerksam gemacht: man denke doch an den Fall, dass der Unfall recht bald nach Antritt der Reise eintritt, um welche minimale Distanzfracht handelte es sich da? Auch werde durch Bewilligung der Distanzfracht das Interesse an der Ladung erheblich vermindert. Die Vertheilung ist jedenfalls eine mathematisch entsprechende; das heisst also: wie sich die gesammte Reisestrecke zur zurückgelegten Strecke verhält, so soll sich die die ganze Reise betreffende Fracht zu der zu bezahlenden verhalten.

[10]) Dieser Satz war in dem alten § 66, jetzt § 68 enthalten und ist nach der Aenderung des ersten Absatzes hieher genommen worden. — Auffallenderweise fehlen aber einige Worte, die in dem alten § 66 enthalten waren, ohne alle Bemerkung im Reichstagskommissionsbericht; nämlich nach den Worten: „der bereits zurückgelegten“ die Worte „zur noch zurückzulegenden“. Der Sinn wird allerdings durch die Auslassung nicht wohl geändert. Immerhin stehen diese Worte auch im Seerecht.

[11]) Vgl. dazu § 58 und die dortigen Anmerkungen, besonders die letzte. Dort ist bestimmt, welche Verantwortlichkeit der Frachtführer hat, hier welche Ansprüche ihm dagegen zustehen.

Zu § 65.

[1]) Die Verpflichtung des Frachtführers zur Tragung der eigentlichen Schifffahrtsunkosten ist eine nothwendige Wirkung der Uebernahme des Transportes vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte. Aehnlich auch nach dem Seerechte. Andererseits ergiebt sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen,

vorgenommenen Auseisung sowie die besonderen[8]) Kosten, welche durch die auf Verlangen der Ladungsbetheiligten bewirkte Uebernahme oder Ablieferung der Güter bei Eis, Sturm, Hochwasser, zur Nachtzeit[9]) oder an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen[9]) entstehen, zu denjenigen Auslagen[10]) und Aufwendungen[10]), deren Ersatz der Frachtführer verlangen kann[11]).

Abs. 2. Die Fälle der grossen Haverei[12]) werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

dass besondere Aufwendungen, welche nur im Interesse der Ladung nothwendig geworden sind, dem Frachtführer erstattet werden müssen. Da bleiben immer noch Kosten übrig, bei denen zweifelhaft ist, welcher der beiden Parteien sie zugerechnet werden sollen. Orts- und Handelsgebräuche sind auch hier, wie prinzipiell in dem Gesetze von der Reichstagskommission ausgeschlossen, nur abweichende private Vereinbarungen sind zugelassen; das ist freilich bedauerlich, weil die Motive mit Recht ausführen, dass derartige Gebräuche auf die Entwickelung der Frachtsätze von Einfluss gewesen sind und daher die bestehenden Frachtsätze unter dem neuen Gesetze nicht so leicht sich wieder ändern. Der § 65 hat nun versucht, die verschiedenen Unkosten, je nachdem sie den Frachtführer oder den Absender treffen, auseinander zu halten, wobei eine Eintheilung wie im Seerecht und in einzelnen dem Gesetzentwurf vorausgehenden privaten Gesetzentwürfen in ausserordentliche und ordentliche Unkosten vermieden wird. Weitaus der wichtigste Posten in dieser Skala sind freilich die Ueberwinterungskosten, die aber von der Reichstagskommission hier herausgenommen und nach § 82 unter die Kosten der grossen Haverei verwiesen sind. Vgl. diesen Paragraphen Ziffer 5, wo auch die nähere Feststellung gegeben ist, was unter Winterkosten in jenem Sinne zählt, was nicht.

[2]) Die verschiedenen Unkosten sollen nur beispielsweise, nicht erschöpfend aufgezählt sein.

[3]) Ein Antrag in der Reichstagskommission, diese Unkosten dem Absender aufzubürden, fand keine Unterstützung.

[4]) Es ist nicht unterschieden, ob es sich um Zwangs- oder freiwillige Lootsen handelt; folglich fallen Gebühren für jede Art Lootsen hierunter.

[5]) Sonstige Kosten derart werden in der Regel nach Abs. 2 zählen und als grosse Haverei betrachtet werden. Vgl. diesen Abschnitt.

[6]) Vgl. § 44 Abs. 3 und § 57.

[7]) Eine auf Initiative des Frachtführers vorgenommene Auseisung wird also mehr im Interesse des Frachtführers erachtet und daher jedenfalls nicht auf Kosten des Absenders geschehen.

[8]) Nur die besonderen Kosten; die regelmässigen Kosten der Uebernahme und Ablieferung der Güter gehören nicht hierher.

[9]) Vgl. freilich § 42 Abs. 1 und die Anmerkungen hierzu.

[1]) § 66.

(Pfandrecht des Schiffers trotz Frankolieferung.)

Enthält der Frachtbrief oder Ladeschein die Bestimmung, dass der Frachtführer franko abzuliefern hat, so steht dies im Zweifel[2]) der Geltendmachung des Pfandrechts des Frachtführers (Artikel 409 des Handelsgesetzbuchs) wegen der Zollgelder sowie wegen der sonstigen Auslagen und der Liegegelder für die Zeit nach dem Antritt der Reise[3]) nicht entgegen[4]).

[10]) Auslagen und Aufwendungen sind meist gleichbedeutende Begriffe, zwischen denen schwerlich ein Unterschied gefunden werden kann.

[11]) Ueber besondere Kosten ist schon die Rede gewesen in den §§ 36 Abs. 2, 37 Abs 2, 41 und 56.

[12]) Vgl. darüber den Abschnitt 5 dieses Gesetzes.

Zu § 66.

[1]) Dieser Paragraph wurde erst von der Reichstagskommission in das Gesetz hereingenommen; in der Regierungsvorlage war eine Nachbildung des Art. 625 Ha. vorgeschlagen, wonach im Falle des Streites über die Forderungen des Frachtführers dieser die Güter auszuliefern verpflichtet sei, sobald die streitige Summe bei Gericht oder einer anderen öffentlichen Hinterlegungsstelle deponirt sei und ferner dass nach Auslieferung der Güter der Frachtführer zur Erhebung der hinterlegten Summe gegen angemessene Sicherheitsleistung berechtigt sei. Durch Streichung dieses Satzes ist ausdrücklich dargethan, dass trotz einer solchen Deponirung der Frachtführer zu keiner Auslieferung der Güter genöthigt werden könne. Eine solche Bestimmung, wie sie eben erwähnt sei, treffe hauptsächlich den kleinen Schiffer, der fast immer ausser Stande sei, auf Zahlung der Fracht zu warten. Obwohl seitens der Regierung darauf hingewiesen wurde, dass nach dem bestehenden und jetzt also fortdauernden Rechte der Empfänger gegenüber dem Frachtführer benachtheiligt sei, blieb die Kommission doch auf ihrem Standpunkte. Diese ungünstige Lage des Empfängers bestehe darin, dass bei einem solchen Streit über die Fracht der Empfänger entweder auf die Erlangung des Gutes bis zum Austrag des Streites verzichten müsse, oder dass er die ganze Forderung des Frachtführers bezahle und hiedurch sich dem Erlöschen seiner eigenen Ansprüche aussetzen müsste. Man könne auch nicht in anderer Weise helfen, da man dem Frachtführer sein Pfandrecht an der Ladung belassen und ihm gestatten müsse, die Auslieferung zu verweigern, da er sonst sein Pfandrecht an dem Gute und zugleich den Rückgriff gegen den Absender und sonstige Vormänner verliert. Der jetzige Paragraph wurde damit begründet, dass bei Frankolieferung, wo der Empfänger nicht zur Zahlung verpflichtet sei, zwar das Pfandrecht wegen der Fracht nicht statuirt werden könne, wohl aber müsse der Frachtführer eine Sicherstellung wegen Erstattung der Zollgelder, sonstiger Auslagen und der Liegegelder nach dem Antritt der

§ 67.

(Dauernde Verhinderung des Antritts der Reise.)

(Ha. Art. 630, 640.)

Abs. 1. Wird der Antritt der Reise[1]) durch Zufall[2]) dauernd[3]) verhindert, so tritt der Frachtvertrag ausser Kraft, ohne dass der eine Theil zur Entschädigung des anderen verpflichtet ist.

Abs. 2. Als dauernde Verhinderung ist es insbesondere[4]) anzusehen:

[5]) 1. wenn das Schiff, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hatte, verloren geht oder derart beschädigt wird, dass die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; als Ausbesserung dieser Art gilt namentlich eine solche, welche die vollständige Löschung der Ladung nothwendig macht[7]);

[6]) 2. wenn die zu befördernden Güter[8]) verloren gehen, vorausgesetzt, dass sie nicht blos nach Art und Gattung[9]), sondern speziell im Frachtvertrage bezeichnet oder bereits verladen[10]) oder doch von dem Frachtführer übernommen waren[11])[12]).

Reise sich zu verschaffen im Stande sein. — Erfahrungsgemäss wird seitens der Empfänger vielfach versucht, die Rechte — namentlich des abhängigen und ungewandten — Klein-Schiffers zu beeinträchtigen. Eine einheitliche Rechtsprechung existire darüber nicht. Deshalb empfehle sich eine derartige Klarlegung.

2) D. h. wenn nicht etwa die Unanwendbarkeit des Pfandrechtes ausdrücklich in den beiden erwähnten Frachtpapieren zum Ausdruck gebracht ist.

3) Also nur die Liegegelder bei der Löschung, nicht bei der Ladung der Güter.

4) Vgl. auch Art. 306 Abs. 3 und 4, 406, 409—412 und 415 Ha. Lauter einzelne Paragraphen über das gesetzliche Pfandrecht des Frachtführers. Näheres auch oben zu § 26.

Zu § 67.

1) Bestimmungen ähnlicher Art bestehen für den Landtransport nicht, wohl aber für die See; letzteren sind sie nachgebildet. Der Satz des Abs. 1 entspricht allgemeinen Rechtsanschauungen; jedoch werden daneben Ansprüche des Frachtführers, welche von der Ausführung des Transportes unabhängig sind, z. B. Liegegeld, besondere Auslagen selbstverständlich nicht berührt, trotz der Auflösung des Frachtvertrages.

2) Nur durch Zufall eintretende Verhinderung kommt hier in Frage, keine andere. — In der Reichstagskommission wollte an Stelle des Wortes

„Zufall“ „elementare Ereignisse“ gestellt werden; das wurde aber nicht angenommen; Beweis dafür, dass der Begriff „Zufall“ über die „elementaren Ereignisse“ hinausgeht, also z. B. auch Ausbruch eines Krieges in sich begreifen würde u. s. w. Vgl. freilich § 70.

[3]) „Dauernd“ heisst nicht, dass die Möglichkeit der Reise für alle Zeit ausgeschlossen ist; es genügt, wenn nach den Umständen des Falles der erkennbare Zweck der Reise durch das Hinderniss unerreichbar geworden ist.

[4]) Die angegebenen Thatsachen sollen nicht erschöpfend, nur beispielsweise sein. So machen ja auch Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote, welche die zu befördernden Waaren treffen, den Frachtvertrag auflösen, ebenso Kriegsfälle, wie das 1870 auf dem Rhein geschah, wo die Schiffe für militärische Zwecke requirirt wurden u. s. w.

[5]) Das Seerecht geht nicht soweit; dort ist nur der Total-Verlust des Schiffes ein dauerndes Hinderniss. Das ginge für die Binnenschifffahrt nicht; der Aufenthalt, der in einem solchen Falle der Ausbesserung entsteht, ist so erheblich, dass bei der stets vorhandenen Gelegenheit zur Benützung eines anderen Transportmittels dem Absender nicht zugemuthet werden kann, die Vollendung der Ausbesserung abzuwarten. Auch im Interesse des Frachtführers wird es meist liegen, dass er sobald als möglich die freie Verfügung über sein Schiff wieder erhält und nicht genöthigt wird, die Reparatur an dem Orte vorzunehmen, wo das Schiff sich gerade befindet.

[6]) Nur bei spezieller Bezeichnung, Verladung, Uebernahme ist auf Seiten des Absenders eine durch Zufall eintretende Unmöglichkeit der Vertragserfüllung geschaffen. — Bestimmte Bezeichnung ist auch anzunehmen, wenn das Lagerhaus, der Speicher u. s. w. angegeben war, wo die betreffende Ladung zu suchen ist. — Dagegen geht unser Gesetz nicht so weit, wie das Seerecht, welches innerhalb einer gewissen Zeit noch eine Anbietung anderer Ladung zulässt und dadurch den Frachtvertrag in Kraft bestehen lässt. Das wurde für das Binnenschifffahrtsgesetz nicht angenommen. Andere Güter wird der Frachtführer in der Regel gerne nehmen, im eigensten Interesse, wenn nur dessen Lage dadurch nicht oder nicht erheblich erschwert wird. Der Gesetzgeber fürchtete aber, dass, wenn er eine solche Bereitwilligkeit des Frachtführers zur Pflicht machte, ihm auch das Recht nicht wohl versagt werden könnte, im Falle des Unterganges oder der Beschädigung des Schiffes sich zur Stellung eines anderen Schiffes zu erbieten und dadurch den Absender zu längerem Warten zu nöthigen. Wegen der dagegen bestehenden erheblichen Bedenken wurde von der Einfügung einer ähnlichen Bestimmung wie in Art. 630 Abs. 2 abgesehen.

[7]) Im Seerecht spricht man von Reparaturunfähigkeit und Reparaturunwürdigkeit; beide stehen dort natürlich dem Verluste des Schiffes gleich.

[8]) Wie ist es bei theilweisem Verluste der Güter, die zugleich speziell bezeichnet sind? Nach Seerecht gilt hier Aehnliches, wie bei § 35 Abs. 2 oben; der Schiffer hat ein Recht darauf, dass etwa ihm für verlorene als substituirte Güter angebotene Güter seine Lage nicht ver-

[1])§ 68.
(Dauernde Verhinderung der Fortsetzung der Reise.)
(Ha. Art. 632 und 635.)

Wird nach dem Antritt der Reise die Fortsetzung derselben durch Zufall dauernd verhindert, so finden die Bestimmungen des § 67 mit der Massgabe Anwendung, dass für den zurückgelegten Theil der Reise Distanzfracht (§ 63 Absatz 2) zu entrichten ist.

[1])§ 69.
(Sorge für die Ladung bei Verlust des Schiffes.)
(Ha. Art. 634.)

Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes ist[2]) trotz der Auflösung des Frachtvertrages der Schiffer ver-

schlechtern. Thatsächlich liegt ja auch dieser Fall vor: denn § 35 fragt nicht darnach, aus welchem Grunde die Ladung nur theilweise gebracht wird.

[9]) Ein Frachtvertrag auf 10,000 Ztr. Getreide fällt natürlich nicht unter diesen Paragraphen, wohl aber ein solcher Vertrag auf eben so viele Zentner Hafer oder Mais oder Gerste u. s. w.

[10]) D. h. also, dass sie schon an Bord sind.

[11]) Wenn sie bereits an der Ladungsstelle für das Schiff vom Schiffer übernommen sind.

[12]) In der Sachverständigen-Kommission wurde verlangt, dass auch in diesem Falle der Schiffer für seine Mühe und Vorbereitungen ein gewisses Entgelt zu beanspruchen habe. Darauf wurde entgegnet: das etwaige verwirkte Liegegeld, sowie Entschädigung wegen zu später Anweisung des Ladeplatzes u. s. w. habe ja der Schiffer zu beanspruchen. Weiter aber zu gehen und etwa gar eine Theilfracht zu bewilligen, sei kein Anlass.

Zu § 68.

[1]) Auch hier tritt also wie im unmittelbar vorausgehenden Paragraphen der Frachtvertrag ausser Kraft und gelten die besonderen Auflösungsgründe wie dort. Nur ist hier Distanzfracht an den Frachtführer zu bezahlen. Die Regierungsfassung war eine engere; dort hiess es: „dass im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes für nicht verloren gegangene Güter die Fracht nach dem Verhältnisse des zurückgelegten Theiles der Reise zur ganzen Reise zu entrichten ist.“ Nach der jetzigen, in der Reichstagskommission beschlossenen Fassung aber ist für den zurückgelegten Theil der Reise Distanzfracht zu entrichten, also für die ganze Ladung, nicht nur für die nicht verloren gegangene. Es ist das eine blosse Folge der Aenderung des § 63 gegenüber dem früheren Regierungsentwurf; wie dort Distanzfracht gezahlt wird, auch für verloren gegangene Güter, so auch hier.

Zu § 69.

[1]) Vgl. auch § 10. Also trotz Auflösung des Frachtvertrages dauert die Pflicht der Obsorge für die Ladung fort. Der Paragraph entspricht im Wesentlichen dem Seerecht.

pflichtet, bei Abwesenheit der Betheiligten[3]) für das Beste der Ladung zu sorgen. Er ist im Falle der Dringlichkeit berechtigt und verpflichtet, auch ohne vorherige Anfrage[4]), je nachdem es den Umständen entspricht, entweder die Ladung für Rechnung der Betheiligten[7]) mittelst eines anderen Schiffes nach dem Ablieferungsorte befördern zu lassen oder die Auflagerung[5]) derselben zu bewirken. Von den getroffenen Massregeln sind die Betheiligten unverzüglich in Kenntniss zu setzen[6])[8])[9]).

[2]) In dem ursprünglichen Entwurf heisst es „bleibt", „ist" dürfte aber korrekter sein. Denn tritt der Fall § 67 ein, so ist ja der Frachtvertrag aufgelöst; die Pflicht des Frachtführers ist also nicht eine Folge des bereits erloschenen Frachtvertrages, sondern nur die hier im Paragraphen 69 selbständig aufgestellte Verpflichtung des Frachtführers. Deshalb hat auch der Schiffer bezw. Frachtführer hier kein Recht auf volle Fracht, sondern wie es unten heisst „für Rechnung der Betheiligten" und auf Ersatz seiner Auslagen, seien sie höher wie die Fracht oder niedriger; im letzterem Falle also, wenn eine günstigere Fahrgelegenheit gefunden ist, kommt dieser Vortheil dem Absender zu gut.

[3]) Hat aber die Ladung einen Vertreter etwa in dem Hafen, in den das Schiff eingelaufen ist, gefunden, so hört damit die Verpflichtung dieses Paragraphen auf.

[4]) Damit ist gesagt, dass er sonst allerdings bei den Ladungsbetheiligten erst anfragen muss (§ 10 Abs. 3).

[5]) Auflagerung ist soviel wie Niederlegung in § 36 u. s. w. Hier fehlt es aber an den Beschränkungen wie in dem genannten Paragraphen. Immerhin muss der Frachtführer auch hier die Sorgfalt eines solchen bethätigen, nur ist die Verantwortung keine so grosse als dort, wo gesagt ist: gerichtlich oder in einer anderen sicheren Weise niederlegen.

[6]) Auch diese Verpflichtung steht schon in § 10. Ihre Unterlassung macht den Empfänger verantwortlich (§ 68). — In der Sachverständigen-Kommission wurde auch der Fall besprochen, wenn bei drohendem Verderben der Waaren der Schiffer in Wahrung berechtigter Interessen des Empfängers auslade, vielleicht im Einverständniss mit dem Absender handle, gebührt hier dem Schiffer die volle Fracht oder nicht? Darauf antwortete der Verfasser der Gu.: Hier liegt keine objektive Unmöglichkeit der Fortsetzung des Transportes vor; wenn also der Ladungsinteressent sagt, ich will unter den eingetretenen Umständen den Transport nicht fortgesetzt wissen, ich wünsche die Waare ausgeladen, dann liege eine Verfügung des Ladungsbetheiligten vor, dann müsse die volle Fracht der Reise bezahlt werden und zwar nach den obigen Bestimmungen über den Rücktritt vom Vertrag. Vgl. § 37.

[7]) Im Uebrigen will der Paragraph nicht besagen, dass der Frachtführer für die unter den in § 69 vorausgesetzten Umständen der Ladung gebrachten Opfer an Geld, Zeit und Mühewaltung ohne Vergütung bleiben

[1])§ 70.

(Zeitweilige Unterbrechung der Reise.)

(Ha. Art. 394 Abs. 2, 639, 640.)

Abs. 1. Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht dauernd, sondern nur zeitweilig[2]) durch Naturereignisse[3]) oder Zufall[4]) verhindert, so braucht der Absender*) die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr vom Vertrage zurücktreten[5]).

Abs. 2. In diesem Falle sind dem Frachtführer die Kosten der Vorbereitung der Reise[6]), die Kosten der Wiederausladung[7]) und für den zurückgelegten Theil der Reise[9]) Distanzfracht (§ 63 Absatz 2) zu vergüten[8]).

Abs. 3. Muss der Frachtführer überwintern, so findet ein Rücktritt des Absenders nach Massgabe der vorstehenden Bestimmung nicht statt. In diesem Falle ist der Absender zur Zurücknahme[10]) der Güter nur nach den Bestimmungen der §§ 36 bis 39 berechtigt.

soll; Unentgeltlichkeit der hier im Rede stehenden Dienste des Frachtführers ist gar nicht beabsichtigt. Diese Vergeltung liegt in den Worten: „für Rechnung der Betheiligten".

[8]) Natürlich hat auch hier der Schiffer nicht die Verpflichtung, die Ladung auszuantworten, oder zur Weiterbeförderung einem andern Schiffer zu übergeben, bevor seine Ansprüche befriedigt sind. Ingleichen ist selbstverständlich, dass nach § 3 und 4 bei schuldhaft unterlassener Erfüllung der dem Schiffer bezw. Frachtführer obliegenden Pflichten der Schiffseigner mit Schiff und Fracht haftet.

[9]) Ursprünglich hatte in dem Entwurf gestanden „die Distanzfracht ist nur soweit zu bezahlen, als der erstattete Werth der Güter reicht". Diese dem Seerecht entnommene Bestimmung hat nach dem ganzen Inhalt des Paragraphen keinen Sinn mehr, weil ja die Fracht für die ganze Ladung bezahlt werden muss.

Zu § 70.

[1]) Dieser Paragraph unterscheidet sich von der Regierungsvorlage nur dadurch, dass er die Bestimmungen des Art. 394 Abs. 2 Ha. direkt in das Gesetz aufnimmt unter gleichzeitiger Berücksichtigung der zu § 63 getroffenen Aenderungen.

[2]) Darunter begreift das Gesetz eine nicht ganz geringfügige Zögerung, anderseits nicht solche Hinderung, welche nach Lage der Sache die konkreten Vertragszwecke völlig vereiteln würde und daher einem dauernden Hinderniss gleich zu erachten ist.

*) Ein Recht des Absenders, etwa auf Rücktritt vom Vertrag und auf Frachtentschädigung, ist natürlich aus diesem Paragraphen nicht zu folgern.

3) Hier ist also dem Naturereigniss neben dem Zufall ein besonderer Platz eingeräumt. Vgl. § 67 Abs. 1. Andere Hindernisse also, wie der Zufall oder Hindernisse, die eine gänzliche Verhinderung zur Folge haben, Unmöglichkeit der Erfüllung, Untergang des Transportmittels gehören nicht hierher.

4) Hat der Frachtführer durch sein Verhalten verschuldet, dass das Naturereigniss u. s. w. zum Hinderniss geworden ist, dann kann er freilich vom Vertrag nicht zurücktreten, ohne verpflichtet zu sein, den Absender zu entschädigen; im Gegentheil ist dann der Frachtführer bei einer von ihm verschuldeten Verzögerung zur Entschädigung des Absenders verpflichtet.

5) Und zwar so lange, als eben das Hinderniss dauert. Sobald das Hinderniss freilich erloschen ist, erlischt auch seine, des Absenders, Befugniss.

6) Z. B. Annahme der nöthigen Mannschaft.

7) Nicht auch wegen des in der Liegezeit entgangenen Frachtverdienstes.

8) Ein Antrag in der Sachverständigen-Kommission, dass bei zeitweiliger Verhinderung der Absender die Befugniss haben soll, gegen Bezahlung der vollen Fracht jederzeit zurückzutreten, fand keine Mehrheit.

9) Nicht nur auf den östlichen Strömen, sondern auch auf dem Rhein geht man von der Ansicht aus, dass sich der Absender wie der Frachtführer den durch die Ueberwinterung bedingten Aufenthalt als ein beim Betrieb der Schifffahrt zur Winterzeit zu erwartendes Ereigniss gefallen lassen muss. Dieser Auffassung trägt der Paragraph Rechnung, indem er im Abs. 2 ein Recht des Absenders, im Falle der Ueberwinterung nach Massgabe des § 70 Abs. 1 bzw. Art. 394 Abs. 2 Ha. vom Vertrag zurückzutreten, verneint. Auf den Fall freilich, dass die Reise vom Frachtführer schuldhaft verzögert wurde und erst hierdurch die Ueberwinterung nothwendig, die Erreichung des Bestimmungsortes unmöglich geworden, bezieht sich die Bestimmung nicht, wie auch der Art. 394 selbst ein vom Frachtführer verschuldetes Reisehinderniss nicht berücksichtigt. In diesem Falle entscheiden vielmehr die allgemeinen Grundsätze über die Schadenersatzpflicht und über das aus dem Anspruch auf das Erfüllungsinteresse unter Umständen abzuleitende Recht zum Rücktritt vom Vertrage.

10) Nur die Zurücknahme nach Art. 394 Abs. 2 ist nicht gestattet, wohl aber die nach §§ 36—39 dieses Gesetzes. Also ein Rücktrittsrecht unter grossen, pekuniären Opfern: findet die Ueberwinterung noch am Abgangsorte selbst statt, so ist ein Drittel, bei Theil- oder Stückgüterverfrachtung die Hälfte der Fracht, wenn aber das Schiff an einem Zwischenort überwintert, die volle Fracht zu bezahlen. Bei Theil- und Stückgüterverfrachtung kann ferner auch im Falle der Ueberwinterung die Wiederausladung nur unter den in No. 3 des § 38 bezeichneten Voraussetzungen verlangt werden.

[1]§ 71.

(Ausstellungspflicht von Ladescheinen. Inhalt derselben. Meldeadresse.)

(Ha. Art. 644—46.)

Abs. 1. Auf Verlangen des Absenders[2]) ist demselben von dem Frachtführer[4]) nach[3]) Verladung der Güter ein Ladeschein[5])[6]) auszustellen, durch welchen der Frachtführer sich zur Auslieferung der Güter an den legitimirten Besitzer des Scheines verpflichtet. Das Verlangen ist vor Beginn der Verladung der Güter zu stellen[7]).

Abs. 2. Der Ladeschein hat ausser den im Artikel 414 des Handelsgesetzbuchs aufgeführten Angaben auch die Bezeichnung des Schiffes zu enthalten, in welches die Güter verladen sind[8]).

Abs. 3. Wird der Ladeschein an die Order[9]) einer Person ausgestellt, welche am Ablieferungsorte weder ihren Wohnsitz noch eine Niederlassung hat[10]), so kann der Frachtführer die Bezeichnung einer Meldeadresse[10]) verlangen, bei welcher ihm nach der Ankunft am Ablieferungsorte die Person des Ladescheinbesitzers bekannt zu geben ist. Die Meldeadresse ist auf dem Ladescheine zu vermerken[11]).

Zu § 71.

[1]) Im Binnenverkehr giebt es für die Güterbeförderung zwei verschiedene Arten von Transportpapieren: den Frachtbrief (vergleiche Ha. Art. 391 und 392) und den Ladeschein (Ha. Art. 413—419 in Verbindung mit Art. 302, 303 und 305). Der Frachtbrief ist im Wesentlichen Beweisurkunde über den Frachtvertrag. Er wird vom Absender ausgestellt, bleibt zunächst im Besitz des Frachtführers und wird dem Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort ausgehändigt. Erst mit der Aushändigung erhält der Frachtbrief für das Recht des Empfängers auf Auslieferung des Gutes und zugleich für den Umfang seiner Verpflichtungen massgebende Bedeutung (Ha. Art. 402—406). Etwas Anderes ist der Ladeschein, im Seerecht Konnossement; er ist ein umsatzfähiges, die Verfügung über das Gut gewährendes Papier. Er wird vom Frachtführer ausgestellt und enthält seinem Wesen nach nicht eine Beurkundung des Frachtvertrages, sondern ein Versprechen des Frachtführers zur Auslieferung des Gutes, wird sofort dem Absender ausgehändigt und vermittelt sodann die Verfügung über das Gut, indem nur der legitimirte Besitzer des Ladescheines die Auslieferung des Gutes gegen die aus dem Ladescheine sich ergebenden Leistungen zu fordern hat. Neben einem Ladeschein ist ein Frachtbrief daher überflüssig. Zum Beweis gegenüber dem Absender genügt auch eine von diesem unterzeichnete Abschrift des Ladescheines (Ha. Art. 414 Absatz 3), aber im Uebrigen hat der Frachtbrief neben dem Ladeschein keine rechtliche Bedeutung. Schon

oben bei § 55 wurde bezüglich der Auslieferung des Gutes an den Empfänger das Nähere hierüber bemerkt. Ein Frachtbrief neben einem Ladeschein hat nur Bedeutung, wenn zwischen Absender und Frachtführer Abreden getroffen sind, welche sich auf das Verhältniss zwischen diesen Beiden beschränken und dem Empfänger gegenüber keine Wirkung haben sollen. — Was nun die deutschen Wasserstrassen betrifft, so kommen hier beide genannten Transportpapiere vor: auf den östlichen Strömen ist die Ausstellung von Ladescheinen allgemein üblich, auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen findet meist Beförderung mit Frachtbrief statt, mag die Benennung sein, welche sie will; man spricht oft von Konnossementen und meint doch nur den Frachtbrief.. In der Sachverständigen-Kommission wurde nun der Gedanke laut, auf den Strömen künftig nur eine Art von Transportpapieren zuzulassen. Das fand aber keine allgemeine Billigung. Die Binnenschifffahrtsordnung auf der Elbe, Oder, Weichsel etc. hatte zwar bestimmt: Als Frachtbrief im Sinne des Ha. genügt eine vom Absender mitunterzeichnete Ausfertigung des Ladescheins. Nach Mittheilungen in der Sachverständigen-Kommission ist aber diese Bestimmung thatsächlich auf dem Papier geblieben. Daher hat auch der Gesetzgeber beide Arten von Papieren beibehalten. Nur war kein Bedürfniss, für Frachtbriefe weitere Bestimmungen zu geben, als sie in den in § 26 erwähnten (vergleiche auch vorstehenden) Paragraphen bereits enthalten sind. Unter allen Umständen brauchte es keiner Vorschrift für Frachtbriefduplikate, wie bei dem Eisenbahnwesen. Der Ladeschein hat ja des Letzteren Wirkungen, wenn man nach Absendung des Gutes dasselbe einem anderen, wie dem ursprünglich gedachten Empfänger übertragen wollte. Dagegen bedürfen die Vorschriften über den Ladeschein im Ha. einiger Ergänzungen und zwar mehr nach der Richtung des Seerechts. Das ist der Inhalt der §§ 71—77. Daneben bleiben die schon erwähnten Bestimmungen über Inhalt, Bedeutung, Wirkung des Ladescheines und die Uebertragung desselben mittels Indossament (Ha. 302, 303 und 305) in Geltung, von einzelnen Aenderungen in § 71 abgesehen.

[2]) Eine „Verpflichtung“ des Frachtführers also, einen Ladeschein auszustellen, wie im Seerecht, besteht darnach für die Binnenschifffahrt nicht. Das Verlangen des Absenders genügt. Derselbe hat auch allein ein begründetes Interesse daran, sich durch den Besitz eines Ladescheines die Möglichkeit rechtssicherer Verfügung über die Güter zu verschaffen. Auch da, wo die Beförderung auf Ladeschein bisher noch nicht allgemein üblich ist, wie also z. B. am Rhein, kann die Gewährung eines Rechtes, auf das ja der Absender jederzeit verzichten kann, und das daher bei Eingehung eines Frachtvertrages von vornherein ausgeschlossen werden kann, keinen Bedenken unterliegen, und ist auch in der Sachverständigen-Kommission von Seiten der Rheininteressenten nicht beanstandet worden.

[3]) Natürlich erst nach Verladung der Güter; erst dann kann doch der Frachtführer verpflichtet werden, einen solchen Verpflichtungsschein betr. Auslieferung, der eingeladenen Güter an den im Ladeschein Bezeichneten auszuantworten. Auch im Seerecht heisst es: „Nach Beendigung jeder einzelnen

Abladung". Ein Ladeschein vor der Verladung enthielte ja eine Unwahrheit. Im Seerecht hat sich wegen dieser Bestimmung die Ausstellung eines vorläufigen Empfangscheines (Empfang- oder Ladeschein, récépissé, receive, receipt) eingebürgert, der sofort bei der Annahme der Güter ertheilt wird und nichts Anderes ist, als ein Auszug der wesentlichen Notizen aus dem Ladebuch, einem Verzeichniss aller einzelnen verladenen Güter unter Angabe der Namen des Absenders, des Empfängers, der Packung, der Signatur etc. Solche Ladeverzeichnisse kommen wohl auch in der Schifffahrt vor. Vergleiche § 8 Absatz 1. Die rechtliche Bedeutung eines solchen ist nur die einer Zwischenquittung (Interimsquittung). Ist aber ein Ladeschein vor Verladung der Güter wirklich ausgestellt, so pflegt sich der Schiffer vom Absender einen Revers ausstellen zu lassen, inhaltlich dessen die Ansprüche des Ladescheininhabers befristet, zeitlich verschoben sind, bis die richtige Ablieferung an Bord geschehen.

[4]) Vergleiche § 16 Absatz 2.

[5]) Der Ladeschein braucht nicht vom Frachtführer selbst unterzeichnet zu sein, auch ein Vertreter des Frachtführers kann das thun.

[6]) Die Ladescheine können verschieden sein. Ladescheine auf Namen und auf Order, durch welch' letztere dem Ladescheininhaber die Möglichkeit zur Uebertragung seiner dinglichen und obligatorischen Rechte (vergleiche § 72) am Frachtgut durch Indossament (Rechtsübertragung) verschafft wird. Ferner reine und verklausulirte Ladescheine. Letztere sind solche, in denen die Haft durch verschiedene Klauseln abgeschwächt oder beschränkt ist. Vergleiche über solche Klauseln z. B. § 73. Einfache und durchgehende Ladescheine; through Bills of lading; letztere beziehen sich auf die Transporte desselben Gutes durch mehrere aufeinander folgende Transportübernehmer, von denen der erste, der Aussteller des durchgehenden Ladescheins, nur für einen Theil des Reiseweges als Frachtführer, für die weiteren Theile nur als Spediteur zu haften hat. Durch einen solchen Ladeschein verpflichtet sich der Schiffer, welcher mit seinem Schiffe die Waaren nur nach einem Zwischenhafen bringt, den Transport bis zum Bestimmungshafen zu bewirken, indem ihm die gesetzlich nicht zustehende Befugniss eingeräumt wird, die Güter im Zwischenhafen in ein anderes Schiff umzuladen. Nun stellt aber der zweite Schiffer dem ersten ein Konnossement aus, das für den Empfänger natürlich den Nachtheil haben kann, dass es Klauseln in sich trägt. Die vom ersten Schiffer verdiente Fracht hat der zweite Schiffer zu berichtigen und den Betrag im zweiten Ladeschein als Vorschuss zu vermerken. Das ist wenigstens sein Recht, und es ist kein Grund, warum es bei dem Binnenschifffahrtsrecht anders sein sollte. Beispiele für den Rhein sind Ladescheine von Mannheim nach Hamburg, Bremen, Stettin etc., wo also neben dem Rheinschiffer auch der Seeschiffer in Frage kommt; direkte, durchgehende Ladescheine von Heilbronn über Mannheim, Rotterdam, Hamburg nach Tetschen etc.

[7]) Eine besondere Form für dieses Verlangen ist nicht vorgeschrieben, kann also mündlich und schriftlich geschehen.

[8]) Dieser Absatz hat den Zweck, die Güter, auf welche sich die Urkunde bezieht, noch genauer kenntlich zu machen. Findet aber während der Reise eine Umladung in ein anderes Schiff statt, so wird hierdurch der Auslieferungsanspruch des Ladescheininhabers selbstverständlich nicht berührt. Vgl. auch § 44, wo auch von einem bestimmten Schiffe die Rede ist.

[9]) Unter dem Ordreladeschein versteht man einen Ladeschein mit einer Fassung, aus welcher der Wille des Ausstellers hervorgeht, dass die Geltendmachung des Rechtes aus dem Ladeschein eventuell einer von dem namentlich Genannten unmittelbar oder mittelbar zu bestimmenden Person zustehen soll. Die gewöhnliche Klausel ist allerdings: an Ordre. Es genügen aber auch die Klauseln: dem sonstigen getreuen Inhaber, dem rechtmässigen Inhaber, auf Verfügung, auf Verordnung. Dagegen giebt es keine Inhaberladescheine, wo der jedesmalige Urkundeninhaber der Empfangsberechtigte wird, aber auch keine Blankoladescheine, wo der Name des Empfängers in der Urkunde offen gelassen ist. Was für das Seerecht gilt, gilt sicherlich auch hier, da in dieser Beziehung die gesetzlichen Bestimmungen zusammenfallen. Der gesetzliche Wortlaut kennt in beiden Fällen nur Namen- und Ordreladescheine.

[10]) Das ist regelmässig der Fall, wenn der Absender den Ladeschein an Ordre ausstellen lässt, denn „an Ordre“ heisst an die Order des Absenders. In Ermangelung weiterer Mittheilungen über die Person des Empfängers würde in einem solchen Falle der Schiffer sich genöthigt sehen, sofort nach der Ankunft am Ablieferungsorte sein Eintreffen, seine Löschbereitschaft öffentlich bekannt zu machen, was übrigens in Hafenstädten sehr häufig vorkommt. Es liegt daher in seinem Interesse, wie in demjenigen der übrigen Betheiligten, dass ihm von Anfang an eine bestimmte Adresse angegeben wird, bei welcher er sich zur Entgegennahme der erforderlichen Anweisungen zu melden hat, um die Person des Ladescheininhabers in Erfahrung zu bringen. Die Meldeadresse ist auf dem Ladeschein selbst zu vermerken, damit die späteren Erwerber der Urkunde in sicherer Weise Kenntniss erhalten.

[11]) Liegt auch eine Verpflichtung des Frachtführers vor, den Ladeschein in mehr als einem Exemplar auszustellen? Ursprünglich in den Gu. war diese Frage bejaht, in dem Gesetzentwurfe selbst ist sie nicht wiedergekehrt, da die Meinungen über eine Mehrheit von solchen Exemplaren in der Sachverständigen-Kommission getheilt waren. Zu Gunsten von nur einem Exemplar und Befriedigung der weiteren Bedürfnisse durch Abschriften sprach besonders einer der grössten Oderschifffahrtsinteressenten, der darauf hinwies, dass gerade die Banquiers im Interesse der Bevorschussung von Ladungen dem Einscheinsysteme zustimmten, weil bei dem Mehrscheinsysteme man oft nicht wisse, ob nicht eine Mehrheit von solchen Scheinen in Verkehr gesetzt sei; bestehe das Einscheinsystem, so sei man aber gerade in den kreditgebenden Kreisen sicherer gegen Benachtheiligung, wie im umgekehrten Falle. Die Motive bemerken, dass im Seerecht die Sache anders liegt, weil dort die betreffende Urkunde über See versendet wird, daher die Gefahr eines Verlustes grösser ist. Die Vorsicht gebietet

[1])§ 72.

(Wirkung der Uebergabe des Ladescheins.)

(Ha. Art. 649.)

Die Uebergabe des Ladescheines an den legitimirten Besitzer hat, sobald[2]) die Güter von dem Frachtführer übernommen sind, für den Erwerb der von der Uebergabe abhängigen Rechte dieselben rechtlichen Wirkungen wie die Uebergabe der Güter[3]).

also dort die Absendung mehrerer Exemplare mittels verschiedener Versendungsgelegenheiten. Ein solches Bedürfniss besteht auf Flüssen nicht. Deshalb ist nicht absolut ausgeschlossen, dass gegebenen Falles mehrere Exemplare ausgestellt werden; analog gelten dann die Bestimmungen Ha. Art. 648, 650, 651. Gegebenen Falles müssen dann sämmtliche Exemplare einen Inhalt haben, wenn auch nicht denselben Wortlaut, können also in verschiedener Sprache abgefasst sein. Verschieden von „mehreren Ladescheinexemplaren" sind Abschriften; dieselben haben den gleichen Werth wie Wechselkopien, denen natürlich jede Kraft vom Inhaberpapier abgeht.

Zu § 72.

[1]) Dieser Paragraph entspricht beinahe wörtlich dem Seerechte. Nur brauchen auf Flüssen die Güter nicht schon verladen zu sein, es genügt die Uebernahme, vergleiche § 61 Absatz 1. Dieser Paragraph will bestimmen, dass die Uebergabe des Ladescheins in Bezug auf die Rechte an den darin bezeichneten Gütern der Uebergabe der letzteren gleichsteht, also auch zur Uebertragung von Besitz und Eigenthum an den Gütern ausreicht. Im Uebrigen hat diese Wirkung schon bisher die Rechtsprechung des Reichsgerichts für Ladescheine anerkannt, obwohl sie im Ha. nicht vorgesehen ist. Ein Unterschied zwischen Namen- und Order-Ladeschein besteht dieserhalb nicht, wenn auch im Seerechte nur die letzteren mit dieser dinglichen Wirkung im Gesetz selbst versehen sind. Also auch ein nicht an Order gestellter Ladeschein, der eben deshalb nicht durch Indossament übertragbar ist, (vergleiche Ha. Art. 302, 303 und 305) begründet im Besitz des Empfängers doch immer das selbständige und nicht mehr entziehbare Recht auf Auslieferung des Gutes, und dem entspricht es, dass der Frachtführer auch den Besitz des Gutes selbst für den hiernach Alleinverfügungsberechtigten ausübt. Will sich also der Eigenthümer das Eigenthum des Gutes noch während des Transportes wahren, so kann er den Ladeschein zunächst zurückbehalten.

[2]) Nicht früher, weil, wie schon zu § 71 gesagt, ohnedies ein Ladeschein vorher eine innere Unwahrheit wäre.

[3]) Das kommt besonders zur Geltung im Konkurs. Der legitimirte Besitzer des Ladescheines fällt mit seiner Forderung nicht in die Masse, er hat ein Absonderungsrecht, d. h. ein dingliches Recht auf die im Ladeschein enthaltenen Güter; vergleiche § 14 Absatz 2 Ziffer 1 des Einführungsgesetzes zur deutschen Konkursordnung und § 40 der letzteren. Der Eigenthumserwerb der Waare durch Hinnahme des Ladescheines hat mit

[1]) § 73.

(Haftung für Zahl, Mass und Gewicht.)

(Ha. Art. 657.)

Abs. 1. Der Frachtführer haftet für die Richtigkeit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung der Zahl, des Masses oder des Gewichtes der verladenen Güter, es sei denn[2]), dass durch den Zusatz: „Zahl, Mass, Gewicht unbekannt“ oder durch einen gleichbedeutenden Vermerk ersichtlich gemacht ist, dass die Güter dem Frachtführer nicht zugezählt, zugemessen oder zugewogen sind.

Abs. 2. [3])Erklärt sich der Absender bereit, die Zuzählung, Zumessung oder Zuwiegung der Güter auf seine[4]) Kosten vornehmen zu lassen, so ist der Frachtführer nicht berechtigt, einen Zusatz der im Absatz 1 bezeichneten Art in den Ladeschein aufzunehmen.

Abs. 3. Die Bestimmungen des § 60 bleiben unberührt[5]).

der Genehmigung der Waare durch den Empfänger selbst nichts zu thun; derselbe kann die sich nicht als vertragsmässig erweisende Waare bei der Ankunft der Waare noch immer ablehnen.

Zu § 73.

[1]) Durch die Uebernahme des Gutes wird nach allgemeinen Grundsätzen des Frachtrechts für den Frachtführer an sich nur die Verpflichtung begründet, das Gut so abzuliefern, wie er es thatsächlich empfangen hat. Wird aber ein Ladeschein ausgestellt, so kommt die weitere Verpflichtung hinzu, dass der Frachtführer auch die Angaben des Ladescheins über Art, Beschaffenheit und Menge der Güter in gewissem Umfange vertrete. Im Seerecht ist das der Fall. Ueber den Ladeschein fehlte bisher im Ha. eine ähnliche Regelung. Auch das Reichsgericht hat hier die Analogie des Konnossements nicht anerkannt, und doch ist für die Bedürfnisse des Verkehrs das nicht hinreichend; denn, wenn der Ladeschein seinen Zweck, als Dispositionspapier den Umsatz der Güter zu vermitteln, erfüllen soll, so muss wenigstens in den wichtigsten Beziehungen Sicherheit dafür vorhanden sein, dass die Güter so, wie die Urkunde sie bezeichnet, auch thatsächlich verladen worden sind. Auf der anderen Seite wird der Binnenschiffer, wie schon im Abschnitt 2 hervorgehoben, im Allgemeinen nicht als so befähigt angesehen, die ihm übergebenen Waaren nach Art und Beschaffenheit zuverlässig zu beurtheilen; auch steht ihm der Beirath anderer, sachverständiger Personen nicht ohne Weiteres zur Verfügung. Deshalb hat der Gesetzgeber die Haftgrundsätze bei dem Konnossement nur für die Angaben des Ladescheines über Zahl, Mass und Gewicht der verladenen Güter in vollem Umfang übernommen. Was aber die Gattung, die Art und Beschaffenheit der Güter betrifft, so wird der in der Recht-

sprechung gegenwärtig bereits bestehende Rechtszustand dahin aufrecht erhalten, dass dem Frachtführer der Beweis gestattet wird: die Unrichtigkeit der Angaben des Ladescheines sei bei der Anwendung der Aufmerksamkeit eines ordentlichen Frachtführers nicht zu erkennen gewesen. Vergleiche darüber den nächsten Paragraphen.

²) Natürlich braucht die hier statuirte Haftbarkeit nicht von Jedem unbedingt aufrecht erhalten zu werden, sie kann in der Urkunde selbst durch besonderen Vermerk ausgeschlossen werden: das ist ja in Bezug auf Zahl, Mass und Gewicht hier ausdrücklich anerkannt und der betreffende Zusatz, dem auch gleichbedeutende Vermerke in dieser Beziehung gleichstehen, ausdrücklich im Gesetze erwähnt. Es kann auch und darf auch nur eines dieser Worte gebraucht werden, wo die anderen nicht passen, also Mass unbekannt, Gewicht unbekannt, Zahl unbekannt. Ob aber solche Vermerke wirklich diese Wirkung immer haben, ist Sache des einzelnen Falles für den Richter. So wurde in der Sachverständigen-Kommission von einem der grössten Kohlenrheder Norddeutschlands gesagt, dass bei dem Kohlenumschlagsgeschäft auf der Oder der Schiffer in der Regel nur die Eisenbahnfrachtbriefe über die Kohlen sehe, die er einlade; es hiesse also so und soviel Kohlen nach Eisenbahngewicht. Sei in diesem Falle der Frachtführer für den Inhalt verantwortlich? Vom Regierungstisch wurde damals geantwortet, dass man wohl in der Regel in einer solchen Fassung eine Ablehnung des Frachtführers sehen dürfe. Die Motive sagen nun in Anspielung auf diesen Fall: Insbesondere gilt das dort, wo das im Ladeschein angegebene Gewicht lediglich als „Eisenbahngewicht“ bezeichnet ist. In der That liegt ja nach dem Gesagten hier allerdings ein Fall vor, wo von Zumessung oder Zuwiegung nicht wohl geredet werden kann. Die Wirkung dieser Klausel befreit übrigens nur von der Haft für Gewicht-, Zahl- und Massangabe im Ladeschein, nicht aber von der Haft für die übernommenen Güter sonst. Wenn also von verschiedenen Kolli eines fehlt, kann man sich nicht etwa auf diese Klausel beziehen, anders, wenn ein Schwinden der eingeladenen Waare in Frage kommt. Der Nachweis des verladenen Quantums ist dann Sache des Empfängers. — Wie, wenn die Stückzahl im Ladeschein angegeben ist und daneben steht: Mass unbekannt? Dann befreit letztere Klausel den Frachtführer doch. Vergleiche auch § 62. Dort handelt es sich nämlich nur um die Bedingung der Fracht, nicht um die Haft für die transportirten Güter. Es giebt im Seerecht eine Klausel: Unter Protest wegen Uebermasses. Diese wird als solche angesehen, welche mit genügender Klarheit sagt, dass der Schiffer die Massangaben des Ladescheines für den Betrag seines Frachtanspruchs nicht als entscheidend anerkennt, sondern sich die Feststellung der Zahl der letzteren durch die Uebermesser am Bestimmungsorte vorbehält.

³) Eine weitere Frage ist es, ob sich denn der Absender die Ausstellung eines Ladescheines gefallen lassen m u s s, in welchem die Haft des Frachtführers in der angegebenen Weise beschränkt ist. Die Beantwortung hängt natürlich von der im einzelnen Falle getroffenen Vereinbarung der Betheiligten ab. Immerhin steht eine solche Beschränkung nicht im blossen

§ 74[1].

(Haftung für Bezeichnung.)

(Ha. Art. 654—656.)

Abs. 1. Der Frachtführer haftet für die Richtigkeit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung[3]) der Güter, sofern er nicht beweist, dass die Unrichtigkeit der Bezeichnung bei Anwendung der Sorgfalt eines gewöhnlichen Frachtführers nicht zu erkennen war.

Abs. 2. Sind dem Frachtführer die Güter in Verpackung oder in geschlossenen[2]) Gefässen übergeben und ist dies aus dem Ladescheine zu ersehen, so trifft den Frachtführer keine Verantwortlichkeit für die richtige Bezeichnung des Inhalts[4]), es sei denn, dass ihm eine bösliche Handlungsweise[5]) nachgewiesen wird.

Belieben des Frachtführers, und in diesem Absatz ist ja ausdrücklich eine Handhabe gegeben, welche den Frachtführer ausser Stand setzt, in gewisser Richtung derartige Beschränkungen, wie im Absatz 1, in den Ladeschein aufzunehmen.

4) Also des Absenders Kosten.

5) Es ist kein Grund, warum die Bestimmungen dieses Artikels nicht hier ebenso Anwendung finden sollten, wie in anderen Fällen. Um aber ja jedes Bedenken zu beseitigen, ist das noch ausdrücklich angegeben. Also auch die Zuwiegung vom Absender und auf dessen Kosten ändert nichts an dem Gutgewichte, das nach staatlicher Feststellung in irgend einem Stromgebiete anerkannt sein sollte.

Zu § 74.

1) Hier handelt es sich um die Haft des Frachtführers für Gattung, Art und Beschaffenheit der Güter. Allerdings ist die Fassung nicht besonders klar, wenn sie auch dieselbe wie im Seerecht ist. Jedenfalls ist unter „Bezeichnung“ nicht das Merkzeichen gemeint, welches die Güter ja auch tragen, ohne dass es solche im Sinne des Waarenbezeichnungsgesetzes von 1894 zu sein brauchen. Eine Haft hierfür hätte keinen Sinn, wenn man die Folgen der Verantwortlichkeit aus § 74 und § 75 nachliest. Der dort erwähnte Minderwerth kann nie die Folge der Verschiedenheit der Merkzeichen sein. Immerhin ist auch die Unrichtigkeit der Merkzeichen von grosser Bedeutung für den dem Schiffer obliegenden Beweis, wenn seitens des Empfängers die Identität der abgelieferten Waaren mit den verladenen bestritten und deshalb deren Annahme verweigert wird. Hier bildet das Merkzeichen das hauptsächlichste Auskunftsmittel für den Schiffer. Ohne diese Merkzeichen wird also dem Frachtführer der ihm obliegende Beweis sehr erschwert, wenn nicht oft unmöglich gemacht. Der § 74 hält im Wesentlichen an der bisherigen Haft fest. Der Schiffer hat das auszuliefern, was im Ladeschein benannt ist, auch selbst dann, wenn er etwas Anderes empfangen hat: z. B. er führt Brasilkaffee, im Ladeschein ist die Rede von Javakaffee; er

führt Rum statt wie im Ladeschein Wein, amerikanisches statt spanisches Nussbaumholz u. s. w.

Diese Haft besteht auch dann, wenn dem Frachtführer das Gut in Gepäckstücken, Gefässen etc. übergeben ist. Erst dann, wenn im Ladeschein selbst das in Gepäckstücken, Gefässen enthaltene Gut bezeichnet, aber auch zugleich besonders vermerkt ist, dass dasselbe in Verpackung oder geschlossenen Gefässen übergeben sei, mildert sich die Haft des Frachtführers. Natürlich, der Hinweis auf die Verpackung weist ja von selbst darauf hin, dass der Frachtführer eine Prüfung des Inhalts nicht vorgenommen hat. Dass auch im Uebrigen die gesetzlich begründete Haft für den Inhalt des Ladescheins durch besondere Vermerke in dem Ladeschein ausgeschlossen werden kann, ist ohnedies selbstverständlich. Doch ist in dem Gesetz durch die Beschlüsse der Reichstagskommission noch eine andere Milderung der Haft gegeben. Während nach Seerecht der Schiffer die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers prästiren, vertreten muss, braucht er hier nur die Haft eines „gewöhnlichen" Frachtführers zu vertreten, so dass man ihm also weniger in der Waarenkenntniss zumuthen darf, als einem Durchschnitts- (ordentlichen) Frachtführer. Noch weiter gehende Bestrebungen in der Haftverminderung fanden in der Reichstagskommission keinen Beifall. Gerade die oben erwähnten Verschiedenheiten bei Kaffee, Holz, Spirituosen zu unterscheiden, wird man einem gewöhnlichen Rheinschiffer nicht wohl zumuthen dürfen. Diesen Beweis, dass er die Sorgfalt eines gewöhnlichen Schiffers angewendet habe, muss der Schiffer führen. Das ist nicht sehr schwer. Hierzu kommen als Beihilfen in Betracht: die Originalverpackung (vgl. oben Abs. 1 dieser Ziffer, vgl. dagegen auch § 7 Abs. 1), die Art und Weise des Geschäftsbetriebes, die Usancen des Abgangshafens etc. Der Schiffer muss auch beweisen, falls die Identität der abgelieferten Waare mit der verladenen bestritten wird.

[2]) Es kommt also darauf an, dass eine Umhüllung gewählt ist, welche das Umhüllte nicht erkennen lässt. Deshalb sind Harasse, Verschnürungen und ähnliche andere Halbverhüllungen keine Verpackung im Sinne dieses Paragraphen.

[3]) Die Worte „Gattung, Art und Beschaffenheit" waren ursprünglich in dem Entwurfe enthalten, wurden aber in der Reichstagskommission fortgelassen, weil man das allgemeine Wort „Bezeichnung" für vollkommen ausreichend erachtete, gerade auf die Gattung, Art und Beschaffenheit sich zu beziehen.

[4]) Im Seerecht kommt dieserhalb noch der Zusatz vor: „Inhalt unbekannt". Angesichts derselben ist der Frachtführer im Falle der Nichtübereinstimmung des abgelieferten Inhaltes mit dem im Ladeschein angegebenen nur insoweit verantwortlich, als ihm, dem Schiffer, bewiesen wird, dass er einen anderen, als den abgelieferten Inhalt empfangen habe. Diese Klausel ist natürlich auch in der Binnenschifffahrt zulässig, desgleichen andere Klauseln, z. B. frei von Bruch, frei von Leckage, frei von Beschädigung etc. Natürlich hat die Klausel „Inhalt unbekannt" keine

§ 75[1]).

(Umfang der Haftung nach §§ 73 und 74.)

(Ha. Art. 654.)

In den Fällen des § 73 Absatz 1[2]) und des § 74 beschränkt sich die Haftung des Frachtführers auf den Ersatz des Minderwerths, welcher aus der Nichtübereinstimmung der Güter mit der im Ladescheine enthaltenen Bezeichnung[3]) sich ergiebt. Fällt dem Frachtführer eine bösliche Handlungsweise[4]) zur Last, so hat er den vollen Schaden zu ersetzen[5]).

[1])§ 76.

(Haftung bei äusserlich erkennbaren Mängeln.)

(Ha. Art. 660.)

Uebernimmt der Frachtführer Güter, deren Beschädigung[2]), schlechte Beschaffenheit[2]) oder mangelhafte Verpackung bei der Verladung äusserlich erkennbar[3]) ist, so hat er den Mangel im

Wirkung, wo die Ladungsgüter offen übergeben werden oder doch nur in Packen zusammengeschnürt z. B. bei Korkholz, Häuten etc.

[5]) Vergleiche Seite 52 Ziffer 25.

Zu § 75.

[1]) Durch die hier gegebene Beschränkung der Haft wird der Besitzer des Ladescheins des besonderen Nachweises eines ihm persönlich entstandenen Schadens enthoben. Aehnliches ist für das Frachtrecht zu Lande schon in Art. 396 Ha. bestimmt und ebenso im Seerecht. Der Empfänger kann also im Falle der Haftbarkeit des Frachtführers aus den beiden genannten Paragraphen nicht etwa Entschädigung auf sein Interesse an der Ablieferung der im Ladeschein bezeichneten Waaren fordern, sondern nur den Ersatz des Minderwerthes. Es handelt sich hier wieder um eine Abfindung mit dem praktischen Leben. Sollte der Schiffer für das Interesse haften, so würde das Summen ausmachen können, die in keinem Verhältniss zur Vermögenslage der Schiffer stünden. Andererseits würde auch dieses Interesse den Empfänger zu Beweisen zwingen, die gegen sein geschäftliches Interesse gingen, weil er vielfach seine Beziehungen zum Absender nicht öffentlich darlegen darf, ohne sich geschäftlich zu schädigen.

[2]) Abs. 2 und 3 des § 73 statuiren ja keine Haftverbindlichkeit, folglich gehören sie auch nicht hierher.

[3]) Hier ist die Bezeichnung in einem weiteren Sinne als in § 74 gemeint: sie umfasst ebenso die Bezeichnung nach § 73 Abs. 1 für Zahl, Mass und Gewicht, wie nach § 74 für Art, Gattung und Beschaffenheit.

[4]) Vgl. § 4 Abs. 2.

[5]) Den in diesem Falle der Empfänger natürlich beweisen muss, wenn er das volle Interesse verlangen will.

Ladescheine zu vermerken, widrigenfalls er dem Empfänger für den aus dem Mangel sich ergebenden Minderwerth[4]) der Güter verantwortlich ist.

§ 77[1]).

(Haftung für Reisegepäck.)

(Ha. Art. 674, 675.)

Abs. 1. Für Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck[2]) haftet der Schiffseigner, sofern das Gepäck von dem Schiffer oder einer dazu bestellten Person übernommen[3]) ist, in gleicher Weise wie der Frachtführer für Frachtgüter.

Zu § 76.

[1]) Das ist eine Folgerung der Wirkungen des Ladescheines; was in diesem steht, hat der Frachtführer zu vertreten; hat also eine Ladung äusserlich erkennbare Mängel, dann ist es Sache des Frachtführers, um sich gegenüber Ladescheinbesitzern zu rechtfertigen, in dem Ladescheine, also in der Urkunde, deren Inhalt seine Ablieferungsverpflichtung feststellt und begrenzt, eine diesbezügliche Erklärung zu geben. Anderenfalls weiss der Empfänger und darf es annehmen, dass die Waare die fraglichen Fehler bei der Verladung gar nicht gehabt habe. Es ist hier wieder die gleiche Bestimmung wie im Seerecht. Es soll durch diese Bestimmung der Gefahr vorgebeugt werden, dass der Schiffer sich vom Absender bereden lässt, beschädigte Frachtstücke in Empfang zu nehmen, ohne der Beschädigung im Ladeschein Erwähnung zu thun, und dass hinterher gegenüber dem Empfänger oder Versicherer geltend gemacht wird, es sei die Beschädigung erst während der Reise entstanden.

[2]) Nicht jede Beschädigung und schlechte Beschaffenheit ist äusserlich erkennbar, z. B. gar oft bei Getreide. Z. B. wenn der Roggen feucht ist, so kann darin an sich noch keine Beschädigung erblickt werden. Die Beschädigung entwickelt sich in einem solchen Falle möglicher Weise erst während der Reisedauer. Nicht jeder Mangel an absoluter Trockenheit ist schon eine schlechte Beschaffenheit; gerade in dieser Beziehung wird auch auf die durchschnittlich geringe Waarenkenntniss der Schiffer in einem reichsgerichtlichen Erkenntniss abgehoben, wo das Konnossement folgende Klausel beigefügt erhalten hatte: dry, stifted and in perfect condition and in good order.

[3]) Also sichtbar, d. h. zur Zeit der Verladung der Güter und der Zeichnung des Ladescheins. Natürlich spielt eine grosse Rolle, ob die Waare verpackt oder lose geliefert wurde. Ist aber zum Beispiel im Ladeschein gesagt: Inhalt unbekannt, so muss der Empfänger beweisen, dass dem Schiffer bei Anwendung der ihm obliegenden Sorgfalt der Mangel der Güter hätte nicht unbekannt bleiben können; über das Mass der Sorgfalt vergl. § 74 Abs. 1. Vergl. sonst auch § 61 Abs. 1.

[4]) Also auch hier tritt nur eine Haftung im Sinne des § 75 ein.

Zu § 77.

[1]) Für eine Regelung der Personenbeförderung bei der Binnenschifffahrt glaubte die Gesetzgebung im Allgemeinen kein Bedürfniss vorhanden und

Abs. 2. Er hat wegen des Frachtgeldes ein Pfandrecht an dem Gepäck, solange[4]) dasselbe zurückbehalten oder niedergelegt ist. Die Wirkungen und die Geltendmachung des Pfandrechts bestimmen sich im Uebrigen nach den für das Pfandrecht des Frachtführers an den Frachtgütern geltenden Vorschriften[5]).

sind deshalb auch Vorschriften wie sie im Ha. Art. 665—679 gegeben sind, hier nicht aufgenommen. Nur über Reisegepäck waren solche Bestimmungen nöthig, weil hier ein Zusammenhang mit der Güterbeförderung im Allgemeinen besteht. Bei mehreren früheren Paragraphen sind auch dieserhalb bereits einschlägige Bemerkungen gemacht. Es handelt sich hier einmal um die Haft des Schiffseigners für Verlust oder Beschädigung des Reisegepäcks und sodann um das gesetzliche Pfandrecht an den Gepäckstücken. Nach beiden Richtungen kommen im Wesentlichen die Bestimmungen über Frachtgüter überhaupt in Betracht. Die hier gegebenen Bestimmungen, die vielleicht nicht einmal nöthig waren, weil sich deren Anwendung bei kaufmännischen Schifffahrtsbetrieben von selbst verstanden hätte, entsprechen im Wesentlichen dem Seerecht und in Bezug auf Haft des Unternehmers auch § 34 der Eisenbahnverkehrsordnung (Haft der Eisenbahnen für Reisegepäck). Natürlich kommt nur das zur Beförderung besonders aufgegebene Gepäck den Frachtgütern gleich; in der Eisenbahnverkehrsordnung heisst es auch „das zur Beförderung übernommene Reisegepäck". Das Gepäck, das Jemand mit auf's Schiff nimmt, ohne es dem Schiffer oder seinem Vertreter zu übergeben, steht natürlich nicht unter den Grundsätzen des § 77. Darüber enthält eben das Gesetz keine Bestimmungen. Daher kann im Allgemeinen nicht von einer Verantwortlichkeit des Schiffseigners im Falle des Verlustes oder der Beschädigung solcher Gegenstände die Rede sein; anders wenn ein Verschulden der Schiffsbesatzung dabei in Frage kommt und zwar bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen, dann ist nach § 3 und 4 dieses Gesetzes (vgl. oben) auch eine Verantwortlichkeit des Schiffseigners gegeben; ebenso bei der Eisenbahn § 34 Abs. 5 der Eisenbahnverkehrsordnung: „für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches nicht zur Beförderung aufgegeben ist, sowie von Gegenständen, welche in den Fahrzeugen belassen sind, wird nur gehaftet, wenn ein Verschulden der Eisenbahnen oder ihrer Leute nachgewiesen ist."

[2]) Wann eine „Uebernahme" stattgefunden hat, ist Sache der Entscheidung im einzelnen Falle. Interessant ist eine Entscheidung des Oberlandesgerichtes Hamburg, welches auch für den Rhein Interesse hat, auf dem ja auch vielfach Auswanderer befördert werden. Darnach kann in der üblichen Zusammenstauung der Auswanderersachen in einem Theil des Schiffsraumes ohne von Schiffs wegen erfolgende Kontrolle der Marken etc. etc. und ohne Verabfolgung eines Empfangsbekenntnisses an die Eigenthümer eine die Verantwortung aus dem receptum (so nennt der Jurist die rechtliche Thatsache, kraft welcher der Frachtführer für die übernommenen Güter verantwortlich wird) nach sich ziehende Uebernahme nicht gesehen werden. Das dürfte auch zutreffen für gelegentliche Ausflüge auf Schiffen

von Gesellschaften u. s. w., bei welchen auch die Reisegepäckstücke en bloc irgendwohin gelegt werden, ohne dass eine besondere Uebernahme statt hat.

[3]) Im Seerecht werden in Bezug auf Reisegepäck drei verschiedene Arten erwähnt:

a) solches, das der Reisende mitzunehmen befugt ist,

b) solches, das er nur gegen eine besondere Vergütung mitnehmen darf, und

c) solche Gegenstände, die gar nicht Reisegepäck sind, also keinen Bezug auf die Reise haben, aber von Reisenden sonst mit an Bord genommen werden.

Praktisch ist diese Dreitheilung nur für die Haftung des Schiffseigners anlässlich der Verschuldung der Schiffsmannschaft innerhalb ihres Dienstkreises. Uebrigens kommt hieher noch § 297 des Reichsstrafgesetzbuchs: „Ein Reisender (oder Schiffsmann), welcher ohne Vorwissen des Schiffers Gegenstände an Bord nimmt, welche das Schiff oder die Ladung gefährden, indem sie die Beschlagnahme oder Einziehung des Schiffes oder der Ladung veranlassen können, wird mit Geldstrafe bis zu 1500 Mark oder mit Gefängniss bis zu 2 Jahren bestraft". Gedacht ist hier vor Allem an die Mitnahme von Contrebande (Branntwein, Kriegsbedarf etc.). Zum Thatbestand gehört das Bewusstsein des Handelnden, dass die Gegenstände das Schiff in der angegebenen Weise gefährden. Eigennützige Absicht ist nicht erforderlich. Natürlich spielt die Nationalität des Reisenden im Inland keine Rolle. Das inländische Schiff gilt auch auswärts als Inland.

[4]) Für eine Erstreckung des Pfandrechtes bis zum Ablauf eines gewissen Zeitraumes nach der Auslieferung (30 Tage) ist hier ein Bedürfniss, wie es bezüglich der Frachtgüter besteht, (Ha. Art. 409) nicht vorhanden. Das Gleiche gilt für die See.

[5]) Vgl. Ha. Art. 409 ff.

Fünfter Abschnitt.

Haverei[1]).

§ 78[2]).

(Begriff und Voraussetzungen der grossen Haverei.)

(Ha. Art. 702, 703, 705.)

Abs. 1. Grosse[3]) Haverei sind[4]) alle Schäden[5]), welche einem Schiffe oder der Ladung desselben oder beiden zum Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen[6]) Gefahr von dem Schiffer[8]) oder auf dessen Geheiss[8]) vorsätzlich[7]) zugefügt werden, sowie auch die durch solche Massregeln[9]) ferner verursachten Schäden[10]) einschliesslich des Verlustes der Fracht[10]) für aufgeopferte Güter, desgleichen die Kosten[10]), welche zu dem bezeichneten Zweck[11]) von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbetheiligten aufgewendet[12]) werden.

Abs. 2. [13]) Die grosse Haverei wird von Schiff und Ladung gemeinschaftlich getragen; die Havereivertheilung tritt jedoch nur ein, wenn sowohl das Schiff als auch die Ladung und zwar jeder dieser Gegenstände entweder ganz oder theilweise wirklich gerettet worden sind.

Abs. 3. [14]) Alle nicht zur grossen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten (besondere Haverei) werden von den Eigenthümern des Schiffes und der Ladung, von jedem für sich allein getragen[15]).

[1]) Die seerechtlichen Bestimmungen über grosse Haverei, so erklären sehr treffend die Gesetzesmotive, beruhen ihren Grundgedanken nach auf der Interessengemeinschaft, welche für Schiff und Ladung durch die ihnen gemeinsam drohenden Gefahren der Reise begründet werden. Dieses Verhältniss rechtfertigt es, dass die Opfer, welche zum gemeinschaftlichen Besten behufs Rettung von Schiff und Ladung aus einer solchen Gefahr, sei es zunächst auf Kosten des Schiffes, sei es auf Kosten der Ladung, gebracht worden sind, von sämmtlichen Betheiligten nach dem Verhältniss der betreffenden Werthe gemeinsam getragen werden. Die Sicherheit, dass eine solche Ausgleichung stattfinden wird, setzt auch den Schiffer als den zur Ergreifung der Rettungsmassregeln berufenen Vertreter aller Betheiligten in die Lage, ohne Rücksicht auf die Sonderinteressen der Einzelnen das mit dem geringsten Nachtheil für die Gesammtheit verbundene Mittel zur Beseitigung der gemeinsamen Gefahr zu wählen; denn in Folge der schliesslichen Ausgleichung fällt das Privatinteresse jedes Einzelnen mit dem Gesammtinteresse Aller regelmässig zusammen. Zur Zeit gilt die grosse Haverei auf Binnenflüssen nicht; auch die Gerichte haben nur vereinzelt

die seerechtlichen Bestimmungen bei der Binnenschifffahrt angewendet. Nur längs des Rheins hat man, besonders am Oberrhein, ein Gewohnheitsrecht und in der gerichtlichen Behandlung einen Gerichts-Gebrauch, aber auch nicht allgemein und zeitlich nicht ununterbrochen, anerkannt. Unzweifelhaft und schlechterdings sicher war also diese Grundlage nicht. In Mannheim wurden Jahre lang z. B. Dispachen von einzelnen Richtern angenommen, bis eines schönen Tages dieselben Richter juristische Zweifel bekamen und einige Jahre lang gerichtliche Dispachen nur dadurch herbeigeführt wurden, dass man gegen den Bescheid der Unterrichter bei dem Landgerichte Beschwerde erhob. Auch das badische Justizministerium wagte nicht, auf so unsichere Rechtsgrundlage hin ein für allemal ständige Dispacheure an dem genannten Platze trotz des eindringlichsten Wunsches des Handels- und Schifferstandes aufzustellen. Jedenfalls konnte dieser Rechtszustand nicht befriedigen. Freilich haben die Gefahren, denen Schiff und Ladung bei der Binnenschifffahrt ausgesetzt sind, nicht die gleiche Tragweite wie bei der Seeschifffahrt; trotzdem sind sie zahlreich und erheblich genug, — man denke z. B. auf dem Rhein nur an die Schifffahrt im Gebirg bei Bingen und Umgegend — um auch bei der Binnenschifffahrt den Grundgedanken der grossen Haverei als berechtigt und Bestimmungen über die Vertheilung der zu Rettung von Schiff und Ladung gebrachten Opfer als ein Bedürfniss erscheinen zu lassen. Wem kommt die Einführung der grossen Haverei auf den Flüssen zu Gute? Keineswegs blos den Schifffahrtsunternehmern. Kommen letztere auch am häufigsten in die Lage, die im gemeinsamen Interesse nothwendigen Rettungsaufwendungen zu bestreiten, so sind doch auch die Fälle, in welchen das Opfer die Ladungsbetheiligten trifft, keineswegs selten. Wird ein Theil der Ladung zur Erleichterung des vom Sinken bedrohten Schiffes über Bord geworfen oder bei der Umladung in Leichterschiffe oder durch Löschungsmassregeln bei einem Brand beschädigt oder vernichtet, so gewährt das heute geltende Recht keine genügende Grundlage, um den dadurch Betroffenen einen dem Vortheil der übrigen Betheiligten entsprechenden Ersatz zu verschaffen. Die vorhandenen Rechtsbestimmungen über „nützliche Verwendung“, „Geschäftsführung ohne Auftrag“ etc. reichen dafür keineswegs aus. Also auch die Ladungsbetheiligten haben sehr grosses Interesse an der Einführung eines solchen Instituts. Wie stellen sich die Verkehrsinteressenten selbst dazu? Das lebhafteste Widerstreben hat in früheren Zeiten dagegen der deutsche Osten gehabt. Wie uns noch Singelmann in seinem Gesetzentwurfe nebst Begründung sagt, fürchtete man gerade auf den östlichen Flüssen nur zu leicht „künstliche“ Havereien, welche eine Veruntreuung des Schiffers in sich bergen. Diese Besorgniss kam wohl zumeist aus Versicherungskreisen, die bis auf die jüngeren Zeiten herab noch an diesem Standpunkt festgehalten haben, der aber heute auch schon als vollkommen überwunden gelten kann. Schon als der deutsche Handelstag (vergl. § 1 Ziffer 1) sich mit dem Entwurfe eines solchen Gesetzes beschäftigte, war der Widerstand prinzipiell bereits gebrochen; nur mit einer Stimme wurde damals die Anwendung der Havereibestimmungen auf Flüssen abgelehnt,

jedoch wurde gleichzeitig (eben also in dem Singelmann'schen Gesetzentwurfe) die Anwendung derselben an den unteren Stromtheilen als geboten anerkannt. Der Gesetzentwurf der Rheininteressenten (La) hat aber bereits unbedingte Anwendung auf sämmtlichen Flüssen empfohlen. In der Sachverständigen-Kommission endlich wurde überhaupt keine ernstliche Stimme mehr dagegen laut. Die Motive unseres Gesetzes sehen übrigens künstlichen Havereien sehr beruhigt entgegen. Eine Vertheilung des Schadens in grosser Haverei ist in einem solchen Falle doch nur herbeizuführen, wenn es dem Schiffer wirklich gelingt, den Abgang von Theilen der Ladung mit dem fälschlich behaupteten Nothstande zu entschuldigen. Sollte überhaupt ein solcher Fall künstlicher Haverei ins Auge zu fassen sein, so würde für die geschädigten Ladungsbetheiligten die Sachlage immer noch weniger ungünstig sich gestalten, wenn auch der Schiffseigner zu dem Verluste beizutragen hat, als wenn wegen Mangels entsprechender Rechtsvorschriften der Schaden von ihnen ausschliesslich getragen werden muss. Noch intensiver freilich haben die Versicherungsgesellschaften darauf hingewiesen, — ein Fall, den die Gesetzesmotive nicht berühren, weil nach der Regierungsvorlage die Ueberwinterung in Nothhäfen nicht unter die grosse Haverei fiel, der aber hier berührt werden muss, weil das in Folge Beschlusses der Reichstagskommission (vergleiche Ziffer 5 § 82) anders geworden ist — dass unter dem Schutz des Havereirechts sich unzuverlässige Schiffer im Winter rasch nach Verlassen des Bestimmungshafens in einen benachbarten Hafen Winters über legen und sich dadurch einen Entgelt für die Winterszeit sichern, den sie unter anderen Umständen nicht haben würden. Wir kommen auf diesen Fall und die daran geknüpften Befürchtungen bei der bezeichneten Stelle zurück. Die Gesetzes-Motive meinen, dass, da rücksichtlich bestimmter Arten von Havereifällen bei der Binnenschifffahrt die Gefahr eines Missbrauches besonders nahe liegt, durch besondere Bestimmungen, welche für die fraglichen Fälle die Havereivertheilung ausschliessen oder beschränken, genügend Vorsorge getroffen werden könne.

Bei der Berathung der Havereifrage im Reichstage bezw. in der Reichstagskommission wurden freilich abermals Stimmen laut, welche den ganzen Abschnitt beseitigt wissen wollten. Die Motive hierfür waren die nachstehenden; sie sind beachtenswerth zum Verständniss des Abschnittes selbst: „Es handele sich hier um eine rein mechanische Uebertragung des Grossbetriebes auf den Kleinbetrieb, das Schiff werde in den seltensten Fällen beschädigt, dagegen regelmässig die Ladung. Der Schiffseigner solle auch beitragen zu den in Leichterschiffen eingetretenen Schäden. Die Einführung der Haverei nütze nur den Transportversicherungsgesellschaften (also denselben Gesellschaften, die, wie oben gesagt, so lange gegen das Institut der Haverei auf Flüssen gewesen sind?!). Auf dem Meere sei es etwas Anderes; dort gehe in der Regel das ganze Schiff verloren, während es auf Flüssen in der Regel gerettet werde, also an der Schadenvertheilung theilzunehmen habe. Ganz gefährlich sei § 79, da man in der Regel dem Schiffer ein Verschulden werde nachweisen können, so dass er immer zahlen müsse, selbst aber Nichts bekomme. Charakteristisch sei, dass die Kasko-

Versicherungs-Gesellschaften im Falle des Inkrafttretens der grossen Haverei erhöhte Prämien verlangen.“ Diesen Ausführungen wurde sehr entschieden Regierungsseits und von Mitgliedern der Kommission entgegengetreten. Gerade die grosse Haverei schaffe eine vernünftige Vertheilung der Kosten unter sämmtlichen Betheiligten. Ausserdem habe sie sich auf dem Rhein bewährt und einen Unterschied gegenüber Gross- und Kleinschiffern nicht erkennen lassen. Klagen der Kleinschiffer seien dort nicht bekannt geworden. Eine prinzipielle Aenderung aber freilich erfuhr der Entwurf in der Reichstags-Kommission dadurch, und dieser Beschluss war einstimmig, dass, wie schon in der Sachverständigen-Kommission von der Elbe her verlangt wurde, die „Fracht“ als mitbetheiligter Faktor ausgeschlossen wurde; darüber mehr unten.

Im Allgemeinen entsprechen die §§ 78—91 den Bestimmungen des Ha., korrigirt an verschiedenen Stellen durch die eigenartigen Verhältnisse der Binnenschifffahrt.

[2]) Der § 78 entspricht fast durchaus dem Seerechte, vom Ausscheiden der Fracht abgesehen: die vorgenommenen Aenderungen sind mehr nur im Interesse grösserer Klarheit geschaffen. Natürlich können die Bestimmungen dieses und der folgenden Paragraphen durch Privatvereinbarung, durch Konnossementsklauseln ausgeschlossen bezw. beschränkt werden. Auch die York and Antwerps Rules der Seeversicherungsgesellschaften, betreffend die Seehaverei, sind nur Privatvereinbarungen zur etwaigen Aufnahme in die Charteparthieen und Konnossemente.

[3]) Man spricht von drei Arten von Havereien, von denen aber nur die erstgenannte in dem unter Ziffer 1 gegebenen Sinne zu verstehen ist: a) von der grossen, richtiger gemeinschaftlichen Haverei, b) von der besonderen (partikulären) Haverei, vergleiche darüber § 80, endlich c) von der kleinen oder ordinären uneigentlichen Haverei; Letzteres sind die Schifffahrts-Unkosten nach § 65.

[4]) Zur grossen Haverei gehören also, wie Makower in seinem Kommentar zum Ha. so klar und erschöpfend dargestellt hat, folgende Momente:

a) Es muss einem Schiffe, einer Ladung oder beiden ein Opfer gebracht sein. Das Opfer muss ein ausserordentliches und ungewöhnliches sein; gewöhnliche Abnützungen von Schiff und Geräthschaften (Slitage im Seerecht genannt) kommen hier nicht in Betracht.

b) Das Opfer muss in gemeinsamem Interesse des Schiffes und der Ladung vollzogen sein; dabei macht es keinen Unterschied, ob zur Zeit des Schadens die Reise bereits angetreten oder die Abladung bereits vollendet ist. Natürlich können nur diejenigen Ladungsgegenstände dabei in Betracht kommen als mitbetheiligt, welche zur Zeit der grossen Haverei bereits an Bord sind. Auch im Löschungshafen kann die Haverei eintreten; gelöschte Güter kommen also auch nicht mehr bei der Havereitheilung in Mitleidenschaft. Die Fälle, wenn ein Opfer gebracht wird, um eine dieser Sachen, z. B. nur das Schiff, zu retten, wenn es in Fahrt gesetzt worden ist oder wenn die eine Sache ganz geopfert worden ist, um nur die andere zu retten, gehören nicht hierher, sondern sind nach allgemeinen Rechtsgrund-

sätzen zu beurtheilen. Hier kann vielleicht das Recht auf Ersatz für „nützliche Verwendung“ oder wegen „Geschäftsführung ohne Auftrag“ erwartet werden.

c) Das Opfer muss zur Abwendung einer wirklich bevorstehenden und unmittelbaren Gefahr gebracht sein, nicht blos um dem Eintritt von Gefahren vorzubeugen; hat also der Schiffer aus übertriebener Aengstlichkeit, um einer eingebildeten Gefahr zu entgehen, ein Opfer gebracht, so hat der betreffende Interessent nur einen Anspruch auf Schadenersatz gegen den Schiffer oder Schiffseigner.

d) Das Opfer muss vom Schiffer oder dessen Stellvertreter oder auf dessen Geheiss, nicht auf eigenmächtiges Einschreiten der Schiffsmannschaft, in dem Bewusstsein, dass er ein Opfer zur Rettung aus der Gefahr bringt, vorsätzlich gebracht sein, d. h. er muss sich mit Vorbedacht und so lange ihm noch eine Wahl unter den Mitteln zur Rettung blieb, für die betreffende Massregel entschieden haben.

e) Die gänzliche oder theilweise Rettung des Schiffes und der Ladung muss durch das gebrachte Opfer erzielt sein; es genügt nicht, ob eines oder das Andere gerettet worden ist. Dagegen ist der Umstand, dass entweder ein Dritter oder gar ein Betheiligter oder endlich eine Person der Schiffsbesatzung die Schuld an dem Unfalle trägt, welcher die grosse Haverei zur Folge hat, kein Grund, diese Vertheilung auszuschliessen. Vergleiche § 79.

[5]) Wie die Gefahr beschaffen sein muss, um eine Vertheilung des Rettungsaufwandes in grosser Haverei zu rechtfertigen, lässt sich im Einzelnen durch gesetzliche Vorschrift nicht feststellen. Ein solcher Schaden kann jedenfalls auch ein Brand an Bord sein, dann ist auch der Wasserschaden sowohl an den verschont gebliebenen, wie an den geretteten Gütern zum Ersatz aus Havarie grosse zu beanspruchen. Auch das Ha. hat davon abgesehen, die Gefahr im Gesetze selbst zu begrenzen; wie schon zu 4c gesagt ist, muss es eben eine wirkliche und thatsächlich vorhandene Gefahr sein, nicht blos eine Aussicht auf eine Gefahr, obwohl das im Gesetzestext nicht ausgedrückt ist, lediglich um den Richter bei der Würdigung dieser Frage nicht zu sehr zu beengen. Es werde immer nach den Umständen des einzelnen Falles zu entscheiden sein, ob eine die sofortige Anwendung von Rettungsmassregeln rechtfertigende Gefahr verständiger Weise vom Schiffer als vorhanden angenommen werden dürfte. Man werde also, um ein bekanntes Sprichwort anzuwenden, hier nicht mit Kanonen auf Spatzen schiessen dürfen. Jedenfalls aber werde eine Gefahr auf See in der Regel grösser sein, wo häufiger Totalverluste von Schiffen vorkommen, vergleiche Ziffer 1 oben, als auf Binnengewässern. Welche einzelnen Schadenfälle vorkommen können, das ist „beispielsweise“ in § 82 gegeben.

[6]) Ein Unfall, der lediglich dem Schiff oder lediglich der Ladung droht, gehört nicht hierher, vergleiche Ziffer 4b.

[7]) Eine nicht beabsichtigte Beschädigung, welche in einer gemeinsamen Gefahr das Schiff oder die Ladung trifft und im schliesslichen Erfolg zur Rettung beider ausschlägt, kann zu einem Anspruch auf Ersatz in grosser Haverei ebenso wenig genügen wie eine Aufwendung, die ausschliesslich

im Interesse des Schiffes oder der Ladung geschehen ist und lediglich durch eine Verbindung nicht vorhergesehener Umstände zur Rettung beider führt.

[8]) Nur der verantwortliche Führer des Schiffes, zugleich der Vertreter sämmtlicher betheiligter Interessen, also der Schiffer selbst kann natürlich eine solche Rettungsmassregel veranlassen: niemals eine Eigenmacht der Schiffsmannschaft, vergleiche vorstehend 4d.

[9]) Der Singelmann'sche Entwurf, bezw. jener des deutschen Handelstages, hatte noch eingefügt: „bei erweislicher Sachlage in sachgemässer Weise". Damit wollte gesagt sein, dass eine objektive Angemessenheit der vom Schiffer getroffenen Massregeln und der hieraus sich ergebenden Ersatzansprüche geboten sei. Ein solcher Zusatz ist mit Recht für unser Gesetz gar nicht in Erwägung gekommen, wie er auch in Ha. fehlt. Das würde nur eine Quelle steter Streitigkeiten werden; sie war aber auch Angesichts der Lage, in der sich der Schiffer bei einer Haverei befindet, nicht gerechtfertigt. Die Verantwortlichkeit nach § 7 des Gesetzes für den Schiffer muss genügen. Eben jene Sorgfalt verlangt gerade auch in den hier in Frage kommenden Fällen die gebührende Sorgfalt bei der Wahl der zur Rettung aus einer Gefahr geeigneten Mittel, und es muss der Entscheidung im einzelnen Falle überlassen bleiben, ob dem Schiffer, falls die durch seine Massnahme herbeigeführten Aufwendungen bei späterer Beurtheilung nicht völlig einwandsfrei erscheinen, hieraus nach Lage der Verhältnisse ein Vorwurf gemacht werden kann.

[10]) Schäden sind hier nicht nur die mit dem Havereiakte unmittelbar verbundenen sachlichen Opfer, sondern auch die aus der Massregel als weitere Folge sich ergebenden pekuniären Opfer in Form von Verlusten und Kostenaufwand. Als besonderer Anspruch ist noch im Gesetz hervorgehoben zur grösseren Deutlichkeit, während eine ähnliche Bestimmung im Seerechte fehlt: der durch Untergang der Waare verlorene Frachtanspruch. In dem Regierungsentwurfe war diesem Entschädigungsanspruch für verlorene Fracht in angemessener Weise, wie die Motive sagten, in Abs. 2 die Beitragspflicht der Fracht gegenübergestellt. Das ist jetzt nicht mehr wahr. Nach dem Gesetze hat der Schiffer Anspruch auf Entschädigung für verlorene Fracht einzelner Ladungsgüter und braucht andererseits mit seiner Gesammtfracht an der Haverei keinen Theil zu nehmen. Es ist abzuwarten, welche Wirkungen diese Ungleichheit der Frachtanspruchbehandlung im Gefolge hat. Vergleiche darüber auch den nächsten Absatz dieses Paragraphen.

[11]) Vergleiche dazu § 82 Ziff. 21.

[12]) Im Seerechte heisst es lediglich „die Kosten, welche zu demselben Zwecke aufgewendet werden". In der Binnenschifffahrt dagegen liegt es anders; hier hat es nach der Meinung des Gesetzgebers keinen Sinn, in der Auslegung der Kosten für eine von dem Schiffer angeordnete Massregel Seitens des Schiffers das Indizium für grosse Haverei zu sehen. Hier kommt es auch häufiger vor, dass die Ladungsbetheiligten die erforderlichen Kosten im gemeinsamen Interesse auslegen und vorschiessen müssen. Das

ändert dann nichts an der Thatsache, dass grosse Haverei vorliegt. Dieserhalb die vom Seerecht abweichende Fassung dieser Bestimmung.

[13]) Absatz 1 spricht von der Gemeinsamkeit der Gefahr von Schiff und Ladung. Hier handelt es sich um die Gemeinsamkeit derjenigen, welche die Abwendung einer Gefahr herbeigeführt haben. Das Gesetz kennt dabei nur zwei Faktoren, das Seerecht aber drei; auch der Regierungsentwurf hatte Schiff, Ladung und Fracht als die Träger der zur Rettung aufgewendeten Kosten bezeichnet. Auch die mehreren Entwürfe, die dem Gesetz vorausgingen, haben nichts Anderes vorgeschlagen. In der Sachverständigen-Kommission wurde auf Weglassung der Fracht bereits von der Elbe her hingewiesen. Demgegenüber haben die Motive bemerkt, dass das auch nicht einmal vom Gesichtspunkt einfacherer Berechnung thunlich erscheine. Stellten auch die Frachtgelder in der Regel einen verhältnissmässig geringeren Theil der in Betracht kommenden Werthe dar, als bei der Seeschifffahrt, so liege doch in der Befreiung der Frachtgelder von der Beitragspflicht eine ungerechtfertigte Begünstigung des Schiffseigners; denn das Interesse desselben an der Rettung von Schiff und Ladung beschränkt sich nicht ausschliesslich auf das Schiff, sondern umfasst zugleich die durch die Erhaltung der Güter bedingte Abwendung des Verlustes seiner Frachtforderung. Dem gegenüber wurde in der Reichstagskommission betont, dass unter allen Umständen dem Schiffseigner seine Fracht nicht geschmälert werden dürfe. Auch sei, nachdem das Prinzip der Distanzfracht auch für verlorene Güter statuirt sei, (vergleiche § 63) die Sachlage eine andere. Da nunmehr der Frachtführer bis zum Havarieorte seine Fracht doch erhalte, so habe er in Rücksicht auf die Fracht nur ein vermindertes Interesse für die Erhaltung der Güter. Zudem gestalte sich nach Einführung der Distanzfracht die Berechnung der Fracht sehr verwickelt.

[14]) Besondere Haverei sind also alle Schadensfälle, welche nicht grosse Haverei sind, also alle nicht absichtlich zum Zwecke der Abwendung einer Gefahr, sondern durch Naturereignisse verursachten Schäden. Auf derartige Schäden findet, vorbehaltlich etwaiger Ersatzansprüche wegen Verschuldens eines Betheiligten, lediglich die Regel Anwendung, dass er von dem Betroffenen für sich allein getragen wird; auch dann, wenn ein das Schiff oder die Ladung treffender Unfall eine für beide gemeinsame Gefahr herbeiführt, deren Abwendung demnächst Kosten oder Schäden verursacht, welche als grosse Haverei zu betrachten sind, bleibt doch immer der Unfall selbst mit seinen besonderen Folgen dem unmittelbar Betheiligten ausschliesslich zur Last. Insbesondere gilt dieses von den Herstellungskosten im Falle einer zufälligen Beschädigung des Schiffes, während allerdings die Aufwendungen, welche zur Beseitigung einer aus dieser Beschädigung für Schiff und Ladung erwachsenden Gefahr erforderlich werden, als grosse Haverei zu behandeln sind. Die besondere Haverei unterscheidet sich also von der grossen, Absatz 1 dieses Paragraphen, dadurch, dass die Letztere die Folge eines menschlichen Willensaktes, hervorgerufen durch gefahrvolle Umstände, die Erstere dagegen die Folge unvorhergesehener Ereignisse

[1]) § 79.

(Verschulden Dritter.)

(Ha. Art. 704.)

Abs. 1. Die Anwendung der Bestimmungen über grosse Haverei wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass die Gefahr in Folge des Verschuldens[2]) eines Dritten[3]) oder auch eines Betheiligten[4]) herbeigeführt ist.

(force majeure) ist. Von der „kleinen Haverei" unterscheidet (vergleiche Ziffer 3) sie sich dadurch, dass die Beschädigung nicht durch den ordnungsmässigen Gebrauch, sondern durch gefährlichen Sturm, Schiffbruch etc. herbeigeführt ist. Zur besonderen Haverei gehört nicht nur der Schaden, welcher durch einen nicht zur grossen Haverei gehörigen Unfall während der Reise verursacht ist, sondern auch derjenige, welcher sich nach Beendigung der einen und vor Eintritt einer andern im Hafen ereignet hat. Der Zwischenfall trifft den Eigenthümer der beschädigten Sache. Vergleiche auch § 80 und 81.

[15]) Natürlich finden die Bestimmungen dieses Paragraphen auch auf die Schleppschifffahrt Anwendung. In Fällen gemeinsamer Gefährdung eines geschleppten Schiffes und seiner Ladung gehören die zur Abwendung dieser Gefahr vom Führer dieses Schiffes angeordneten Massregeln und die hierdurch entstandenen Schäden und Kosten selbstverständlich zur grossen Haverei. Dagegen trifft in Ansehung von Aufwendungen, welche der Schleppschiffer zum Besten des Schleppzuges macht, der Begriff der grossen Haverei nicht zu, da die geschleppten Schiffe nicht als die Ladung des Schleppschiffes betrachtet werden können, eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung im Sinne des vorstehenden Paragraphen also nicht in Frage steht. Die Vorschriften über die grosse Haverei auf das Verhältniss des Schleppschiffes zu den geschleppten Schiffen für anwendbar zu erklären, wäre auch nicht gerechtfertigt, da eine wirklich gemeinsame Gefahr für die unter sehr verschiedenartigen Bedingungen fahrenden Schiffe nicht leicht eintreten wird. Es muss daher der Beurtheilung in dem einzelnen Falle überlassen bleiben, inwiefern der Schleppschifffahrtsunternehmer für ausserordentliche Aufwendungen, die er im Interesse der geschleppten Schiffe gemacht hat, nach den getroffenen Vereinbarungen oder nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen eine Vergütung beanspruchen kann. Vergleiche auch § 4. Wie dann, wenn es sich um das Losziehen (Abturmen) eines festgefahrenen Anhangschiffes, um die Hilfeleistung beim Auspumpen eines leck gewordenen Anhangschiffes handelt u. s. w.? Ist der Eigenthümer des Schleppers und des Anhangschiffes der gleiche, so wird Havarie grosse angenommen werden dürfen, sonst aber nicht.

Zu § 79.

[1]) Der Umstand, dass die Gefahr für das Schiff und die Ladung durch das Verschulden eines Dritten veranlasst ist, übt blos auf den Umfang,

Abs. 2. Der Betheiligte[5]), welchem ein solches Verschulden[2]) zur Last fällt, kann jedoch wegen der ihm etwa entstandenen Schäden keine Vergütung fordern und ist den Beitragspflichtigen für den Verlust[6]) verantwortlich, welchen sie dadurch erleiden, dass der Schaden als grosse Haverei zur Vertheilung kommt.

Abs. 3. Ist die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet, so trägt die Folgen dieses Verschuldens auch der Schiffseigner nach Massgabe der §§ 3 und 4.

nicht auf den Ursprung der Gefahr Einfluss. Demjenigen, der durch Rettungsmassregeln geschädigt ist, kann doch deshalb nicht zugemuthet werden, sich wegen des Ersatzes ausschliesslich an den Schuldigen zu halten und den sich etwa dabei ergebenden Ausfall selbst zu tragen. Dagegen erscheint es allerdings gerechtfertigt, dem Betheiligten selbst, welchem das Verschulden zur Last fällt, und bei Verschulden des Schiffers bezw. der Schiffsmannschaft, auch dem Schiffseigner einen Anspruch auf Schadloshaltung im Wege der Havereivertheilung zu versagen, ihn aber auch ausserdem noch für die Beträge haftbar zu machen, welche der einzelne Beitragspflichtige an die Betheiligten zu leisten oder auf sich selbst zu übernehmen hat. Als Beispiel wird im Seerecht angeführt: Der Schiffseigner, welcher sein Schiff in seeuntüchtigem Zustande oder mangelhafter Ausrüstung in See stechen liess, kann natürlich keinen Ersatz fordern, muss aber anderen Betroffenen den ihnen gewordenen Schaden ersetzen. Vergleiche auch § 4, besonders auch Absatz 3 und die Anmerkungen hiezu.

[2]) In der Reichstagskommission wurde noch ausdrücklich bezüglich der Verschuldung Folgendes unter Einverständniss des Regierungsvertreters konstatirt: Es unterliege keinem Zweifel, dass das hier erwähnte Verschulden immer nur als solches angesehen werden kann, wenn die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (§ 7) oder Frachtführers (§ 58) ausser Acht gelassen worden ist. Diese Feststellung hielt man hauptsächlich auch gegenüber der vorher in der Reichstags-Kommission von anderer Seite ausgesprochenen Behauptung für geboten, dass dem Schiffer jedes nautische Versehen als Verschulden angerechnet werden könne und der Schiffseigner sonach in beständiger Gefahr sei, sein Eigenthum an dem Fahrzeug zu verlieren, ebenso wurde der zur Vermeidung jeder unrichtigen prozessualen Auslegung ausgesprochenen Auffassung, dass nach Massgabe des Abs. 3 des § 79 und in Ansehung des zu § 4 gefassten Abänderungsbeschlusses der Schiffseigner, auch wenn er selbst das Schiff führt, auch bei der grossen Haverei im Falle des ihm ausserhalb der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (§ 7) nachgewiesenen Verschuldens immer nur mit Schiff und Fracht haftet, vom Regierungsvertreter als zutreffend zugestimmt.

[3]) Ein Dritter ist also Jemand, der nicht an der Gefahr sonst betheiligt ist. Ueber die Haftbarkeit dieses Dritten ist im Paragraph keine Bestimmung getroffen. Dieser Dritte haftet eben, wie Jeder haftet, für seine Handlungen nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Möglicher Weise

§ 80[1].

(Zusammenfallen von grosser und besonderer Haverei.)
(a) in Bezug auf gerettete Gegenstände [Beitragspflichtigkeit].)
(Ha. Art. 706.)

Die Verpflichtung, von einem geretteten Gegenstande beizutragen, wird dadurch, dass derselbe später von besonderer Haverei[3]) betroffen wird, nur dann vollständig aufgehoben, wenn der Gegenstand ganz verloren[2]) geht.

§ 81.

(b) Auf beschädigte Gegenstände [Vergütungsberechtigung].)
(Ha. Art. 707.)

Abs. 1. Der Anspruch auf Vergütung einer zur grossen Haverei gehörenden Beschädigung wird durch eine besondere Haverei[3]), welche den beschädigten Gegenstand später trifft, sei es, dass er von Neuem beschädigt wird oder ganz verloren geht, nur insoweit aufgehoben, als bewiesen wird, dass der spätere Unfall mit dem früheren nicht allein in keinem Zusammenhange[4]) steht, sondern dass er auch den früheren Schaden nach sich gezogen haben würde[4]), wenn dieser nicht bereits entstanden gewesen wäre[5]).

Abs. 2. Sind jedoch vor Eintritt des späteren Unfalls zur Wiederherstellung des beschädigten Gegenstandes bereits Aufwendungen[6]) gemacht, so bleibt rücksichtlich dieser der Anspruch auf Vergütung bestehen.

erschöpft sich diese Haft darin, dass er denjenigen, welche zur Haverei beitragspflichtig sind, diese Beiträge ersetzen muss. Aber die Haft kann unter Umständen auch im einzelnen Falle weitergehen. Darum ist hier von einer grundsätzlichen Regelung dieser Frage Abstand genommen.

[4]) D. h. also nur derjenige, welcher von der Gefahr oder den zur Rettung aus derselben gebrachten Opfern betroffen worden ist.

[5]) Also nur von dem Betheiligten ist die Rede. Vergleiche Ziffer 4.

[6]) Dieser Verlust wird in der Hauptsache in den Beiträgen zur grossen Haverei bestehen.

Zu § 80 u. 81.

[1]) Beide Paragraphen sind einfache Nachbildungen der bei den beiden Paragraphen angegebenen seerechtlichen Bestimmungen, welche auch in den verschiedenen Stadien der Verhandlungen irgend welche Aenderung nicht erfahren haben. Die beiden Bestimmungen beruhen auf dem für die Binnenschifffahrt zutreffenden Gedanken, dass die Reise ein Ganzes bildet und

§ 82[1]).

(Umfang der grossen Haverei.)

(Ha. Art. 708.)

In Bezug auf den Umfang der grossen Haverei gelten, sofern die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorhanden sind, die folgenden Bestimmungen:

[2])1. Wenn Waaren, Schiffstheile[3]) oder Schiffsgeräthschaften[3]) über Bord geworfen, Taue oder Segel weggeschnitten, Masten[4]), Anker, Ankertaue oder Ankerketten gekappt worden sind, so gehören zur grossen Haverei sowohl diese Schäden selbst[5]), als die durch solche[6]) Massregeln an Schiff oder Ladung ferner verursachten[7]) Schäden[8]).

daher für die Rechte und Pflichten der bei den grossen Havereien Betheiligten nicht ohne Weiteres die Sachlage, wie sie sich unmittelbar nach der Rettungsmassregel gestaltet hat, sondern im Allgemeinen die Sachlage am Ende der Reise entscheidend ist.

[2]) Die Havereibeiträge haften eben nur an der Sache; die Ansprüche gehen also naturgemäss unter, wenn eben die Sache, an der sie haften, in einem späteren Unfall völlig zu Grunde geht, eben weil erst das Ende der Reise der Ausgangspunkt für die Erledigung der Havereifrage ist und sein soll.

[3]) Vergl. mehr darüber in § 78 und den Anmerkungen dazu. Die besondere Haverei trägt jeder Betheiligte für sich.

[4]) Namentlich der zweite Fall wird selten zu beweisen sein. Immerhin sind solche Fälle denkbar; in der Hamburger Konferenz über Ha. wurde folgender Fall konstruirt: Unmittelbar nach dem Kappen der Maste, womit also die grosse Haverei gegeben ist, entzündet der Blitz das Schiff, oder nach vorherigem Ueberbordwerfen von Schiffsgeräthschäften oder anderen zum Schiff gehörigen Gegenständen, also nach vorhergegangener Erleichterung des Schiffes sinkt dasselbe. — In beiden Fällen würde die vorausgegangene grosse Haverei ohne allen Einfluss auf den zweiten Unfall gewesen sein. — Aehnlich mag es auch sein, absolut nothwendig ist das schon nicht mehr, wenn eine bei einem Havarie-grosse-Unfall leicht benetzte Kiste mit Seidenwaaren später durch Zufall über Bord fällt und gründlich vom Seewasser durchtränkt wird, und dadurch nothwendige Reparaturkosten ausgegeben oder sonstige baare Aufwendungen veranlasst gewesen.

[5]) Den Beweis für diese Behauptungen muss Derjenige erbringen, der sich auf dieselben im Prozess beruft.

Zu § 82.

[1]) Im Wesentlichen entspricht allerdings § 82 dem Art. 708 Ha. Immerhin ist schon die Einleitung beider Paragraphen ganz verschieden gefasst, aber jedenfalls ist sie in dem vorliegenden Gesetz ungleich schärfer

[9])2. Wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist[10]), so gehört zur grossen Haverei sowohl der Leichterlohn[11]), als der Schaden[12]), welcher bei dem Ueberladen in das Leichterfahrzeug oder bei dem Rückladen in das Schiff der Ladung oder dem Schiffe zugefügt worden ist, sowie der Schaden, welcher die Ladung auf dem Leichterfahrzeuge betroffen hat.

Muss die Erleichterung im regelmässigen Verlaufe[13]) der Reise erfolgen, so liegt grosse Haverei nicht vor[14]).

[15])3. Wenn das Schiff absichtlich[17]) festgefahren ist, um das Sinken[16]) desselben abzuwenden, oder wenn das Schiff absichtlich[17]) zum Sinken gebracht ist, um eine Zerstörung desselben und[18]) der Ladung durch Feuer[16]) zu verhüten, so gehören zur grossen Haverei sowohl die durch die Massregel entstandenen Schäden als auch die Kosten und Schäden[19]) der Abbringung oder Hebung.

[20])Wird das Schiff nicht abgebracht oder gehoben oder wird es nach der Abbringung oder Hebung als reparaturunfähig[21]) befunden, so findet eine Havereivertheilung nicht statt[22]).

und deutlicher. Das Seegesetzbuch sagt, dass grosse Haverei in den Fällen des § 708 vorliege, vorausgesetzt, dass in denselben zugleich auch die Erfordernisse der Art. 702, 704 und 705 insoweit vorhanden sind, als in diesem Artikel (also 708) nichts Besonderes bestimmt ist. Im Seegesetzbuch ist also Art. 708 nur eine Ergänzung der vorausgehend erwähnten Artikel. Hier liegt es anders; hier ist gesagt: was grosse Haverei im Sinne dieses Gesetzbuches ist, darüber vergleiche Näheres in § 78. Es genügt aber nicht allein, zu wissen, welches der Begriff, also der rechtliche Inhalt einer grossen Haverei ist, auch die Folgen in jedem einzelnen Falle muss der Gesetzgeber ausdrücklich im Gesetze feststellen. Das aber soll hier in § 82 in den praktisch wichtigsten Fällen geschehen. Damit ist gesagt, dass recht wohl noch andere Fälle der grossen Haverei denkbar sind, die nicht in § 82 aufgenommen sind, weil sie hierher nicht aufgenommen zu werden brauchen: überall da, wo die Voraussetzungen des § 78 vorliegen, liegt auch grosse Haverei vor, wenn nicht, nicht. Aber keineswegs brauchen für alle diese wohl überhaupt selteneren Fälle auch die Folgen einer solchen Haverei oder deren Umfang im Gesetz festgelegt zu sein; das ist nur in den 5 Fällen des § 82 für nothwendig befunden worden. Der ganze Paragraph will also nur von vornherein etwaigen Zweifeln und Streitigkeiten vorbeugen, namentlich aber der Geltendmachung übermässiger Ersatzansprüche aus

[23])Ist das Schiff gesunken[24]), ohne dass dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich[25]) herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch den Unfall veranlassten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten sowie die zu diesem Zweck dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur grossen Haverei.

[26])4. Wenn zur Abwendung einer durch Eisgang oder durch andere Umstände verursachten Gefahr[27]), zu deren Beseitigung die ordnungsmässige Bemannung des Schiffes nicht ausreicht, Hülfsmannschaften[27]) oder Schleppdampfer[28]) angenommen werden, so gehören die hierdurch entstehenden Kosten und Schäden[19]) zur grossen Haverei. Erfolgt die Annahme von Schleppdampfern oder Hülfsmannschaften im regelmässigen Verlaufe der Reise[13]), so liegt grosse Haverei nicht vor.

[29])5. Wenn das Schiff wegen Eintritt des Winterfrostes[30]) gezwungen[31]) ist, einen Zwischenhafen*) aufzusuchen, so gehören zur grossen Haverei die Kosten des Ein- und Auslaufens[32]), die Schlepplöhne[33]), die Hafengebühren[34]), die für die Bewachung[35]) des beladenen Schiffes erforderlich gewordenen Kosten und, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist[36]), der Leichterlohn, sowie der durch die Leichterung entstandene Schaden gemäss der Bestimmung unter Nr. 2[37])[38]).

Schäden, welche nur mittelbar durch grosse Haverei veranlasst sind. Wenn also in Art. 708 gesagt ist: Grosse Haverei liegt namentlich in folgenden Fällen vor, so ist auch hier in § 82 der Sinn der gleiche; nur eine Reihe häufig vorkommender, typischer Fälle wollte hier in seinem ganzen Umfange im Bereich der grossen Haverei festgelegt werden, mehr nicht, die rein beispielsweise Aufführung des Art. 708 gilt also auch in Art. 82. Das kann gesagt werden, ohne dass man deshalb darüber im Zweifel sein darf, dass weitaus die wichtigsten und häufigsten Fälle in § 82 ein für allemal bereits erschöpft sein mögen.

Im Einzelnen vergleiche die weiteren Ziffern. Nicht alle Nummern sind bereits im Regierungsentwurfe vorgesehen gewesen: so ist No. 5 erst durch die Reichstagskommission ausdrücklich hereingenommen worden; Grund und Veranlassung dazu vgl. weiter unten. Dagegen ist die Begrenzung der überhaupt in Frage kommenden Fälle in den einzelnen unter Ziff. 1—5

wiedergegebenen Fällen selbst durch die hier gegebene Fassung gebunden und nicht der Umfang des einen Falles analog auf einen der andern schlechthin anzuwenden.

[2]) Dieser Absatz entspricht im Wesentlichen der Ziffer 1 des Art. 708. Der hier gemeinte Fall ist der eigentliche Beginn aller grossen Haverei, es ist die erste und gewöhnlichste Ursache der grossen Haverei und oft als deren eigentlicher Typus derselben aufgeführt worden. Diesen Fall, den Seewurf, kannten schon die alten Römer, er war der Hauptinhalt der vielgenannten lex Rhodia de jactu. In diesem Falle ist übrigens nach Seerecht und darnach wohl auch nach Binnenschifffahrtsrecht immerhin in Betreff der Reihenfolge der zu opfernden Gegenstände, soweit die Umstände das zulassen, der Schiffer an eine gewisse Ordnung gebunden; doch wird man dabei nicht zu hohe Anforderungen an ruhige Ueberlegung des Schiffers stellen dürfen.

Das Allgemeine Landrecht Preussens hat sogar die Reihenfolge im Einzelnen bestimmt, dagegen verordnet, dass mit dem Vorwand, es sei beim Wurf selbst oder bei der Auswahl der zu werfenden Gegenstände übereilt oder nicht vorschriftsmässig verfahren, kein Interessent von Schiff und Ladung gegen Zahlung seines Havereibeitrages sich schützen, vielmehr nur Regress an den Schiffer oder andern Urheber des Schadens nehmen könne. Die Motive unseres Gesetzes bezeichnen diesen Fall als „unmittelbare Aufopferung von Ladungsgütern oder Schiffstheilen".

[3]) Hier ist also das, was oben als Zubehör erklärt worden, im weitesten Sinne genommen, damit nicht im einzelnen Falle erst unterschieden werden müsste, ob es der einen oder andern Gattung angehöre. Vergl. oben. — Man wollte wohl mit beiden Worten sagen: alles was im weitesten Sinne zur Schiffsausrüstung gehört.

[4]) Von Masten war in dem ursprünglichen Entwurf keine Rede. In den Verhandlungen der Sachverständigen-Kommission wurde von Seite eines Versicherungsinteressenten gefragt, warum das Kappen der Masten hier nicht als ersetzbar erwähnt sei; gerade auf dem Rhein würden speziell von kleinen Schiffern ganz erhebliche Ansprüche in dieser Richtung gestellt. Infolgedessen wurde das Kappen der Masten noch ausdrücklich in das Gesetz aufgenommen.

[5]) Der Entwurf Riesser enthält noch ausdrücklich auch diejenigen Fälle, welche nicht hieher gehören sollen, in folgender Fassung:

„Wenn dagegen Masten, Segel, Anker, Taue, Ketten oder Tauwerk beschädigt werden oder gebrochen sind, so wird dies als Folge der Abnutzung im gewöhnlichen Gebrauch angesehen, wofür eine Vergütung nicht zu leisten ist und zwar auch dann nicht, wenn das Geschädigte oder Gebrochene nachher noch geopfert werden musste."

Dieser Zusatz hatte dort den Zweck, der Gefahr muthwilliger Havereien zu steuern. Dieser Satz ist aber hier nicht mehr geboten, weil die Fassung der Einleitung des § 82 ungleich bestimmter ist. Während Riesser sagt: Grosse Haverei liegt, vorausgesetzt, dass im Uebrigen die gesetzlichen Erfordernisse vorhanden sind, insbesondere dann vor, handelt

unser Paragraph, wie schon oben bemerkt, überhaupt nicht mehr von der Begriffsbestimmung der grossen Haverei sondern nur von den Folgen in den wichtigsten Fällen. Es ist also ganz selbstverständlich, dass die von Riesser gemeinten Fälle der Beschädigung oder Abnutzung von Schiffsgeräthschaften und Schiffsabnutzungen im gewöhnlichen Gebrauche nicht ersetzt werden, ebensowenig das gewöhnliche Verschleissen von Tauwerk. Ein Sachverständiger in der Berathung der Gu. bemerkte sehr richtig: würde eine solche Bestimmung wie im Entwurf Riesser in das Gesetz kommen, so käme man gleichfalls auf Missstände, nur auf anderem Wege. Dagegen müsste man auf dem Verwaltungswege Normativbestimmungen schaffen zur Aufnahme der Dispache und Prüfung der dabei in Betracht kommenden Urkunden, es müssten geeignete Beamte mit der Dispache betraut werden u. s. w. Dort sei der Platz, Vorsichtsmassregeln anzuwenden. Dass die vorgelegten Rechnungen der Schiffer entsprechend geprüft werden, verstehe sich von selbst.

[6]) „Solche Massregeln" sind also einzig nur die vorgehend erwähnten einzelnen Fälle, keine anderen; dieselben sind nicht etwa durch Analogie der Erweiterung fähig. Nach dieser Richtung giebt das Gesetz schlechterdings keinen Anhalt. Also nur solche mittelbare Schäden kommen überhaupt in Betracht, welche mit der erwähnten Massregel in einem unmittelbaren Kausalzusammenhang stehen.

[7]) „Verursacht" nicht „beabsichtigt" muss ein Schaden am Schiffe oder an den im Schiffe bleibenden Gegenständen sein, obschon dieser entschieden nicht beabsichtigt war; beabsichtigt war nur die Beschädigung einzelner Ladungstheile oder einzelner Theile des Schiffes. Trotzdem ist dieser Schaden unter die Haverei zu rechnen.

[8]) Als Beispiele sind in den Protokollen bei Berathung des Ha. genannt: die Schäden, welche die Ladung dadurch erleidet, dass Wasser durch die zum Zwecke des Wurfes geöffneten Lucken oder durch andere zu diesem Zwecke gemachte Oeffnungen in den Schiffsraum dringt, ferner der Schaden, welcher infolge einer Werfung durch Bruch oder Scheuern oder sonst durch Störung der Stauung verursacht wird (die York and Antwerp Rules II bezeichnen das, wie folgt: Damage done by breakage and chafing, or otherwise from derangement of stowage consequent upon a jettison, shall be made good as general average in case the loss by jettison, is so made good), die Beschädigung, welcher der gekappte Gegenstand beim Niederfallen dem Schiffskörper zufügt.

[9]) Diesen Paragraphen fassen die Motive zusammen unter: Erleichterung des Schiffes durch Umladung der Güter in Leichter-Fahrzeuge. Im Allgemeinen lässt sich wohl sagen, dass in den meisten Fällen, in welchen bei der Binnenschifffahrt eine Ableichterung von Schiffen durch Umladung der Güter in andere Fahrzeuge stattfindet, die Massregel nicht zur Abwendung einer Gefahr für Schiff und Ladung, sondern nur behufs Fortsetzung der Reise bei niedrigem Wasserstande vorgenommen wird. In einem solchen Falle kann man sich eben auch nicht auf Ziff. 2 des § 82 berufen, da liegt grosse Haverei eben nicht vor, vielmehr gehören in den bezeichneten

Fällen die durch die Ableichterung entstandenen Kosten zu den Schifffahrtsunkosten (vgl. § 65), welche in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung der Frachtführer zu tragen hat. Immerhin, fügen die Motive des Gesetzes an, lasse sich nicht behaupten, dass durch niedrigen Wasserstand niemals eine wirkliche Gefahr für Schiff und Ladung herbeigeführt und eine Ableichterung des Schiffes zur Beseitigung der Gefahr nothwendig werden könne. Eine allgemeine Bestimmung also des Inhalts, dass eine Ableichterung des Schiffes, welche wegen niedrigen Wasserstandes erfolgt, unter keinen Umständen als grosse Haverei gelten könne, wäre deshalb nicht gerechtfertigt und ist daher auch im Gesetze nicht enthalten. Es muss also in jedem vorkommenden Fall erst geprüft werden: liegen die Voraussetzungen des § 78 vor oder nicht; je nachdem muss dann auf Ziffer 2 des § 82 gegriffen werden. Trotzdem ist hier im Gegensatz zu Abs. 1 (vgl. Ziff. 5 der Anmerkungen) eine negative Bestimmung in Abs. 2 Ziff. 2 ausdrücklich beigefügt worden. Im Uebrigen entspricht diese Ziffer 2 durchaus der Ziff. 2 des Art. 708 Ha. Mit anderen Worten Ziff. 2 § 82 denkt nur an Nothfälle.

[10]) Nach Seerecht ist an folgenden Fall gedacht: die Leichterung hat den Zweck, das Schiff und die Ladung vor dem Untergang zu retten: z. B. das Schiff würde infolge eines Unwetters oder einer erlittenen Haverei zu sinken drohen und muss deshalb in den Hafen oder einen Fluss gebracht werden, hat aber einen zu grossen Tiefgang, um mit voller Ladung einlaufen zu können; in diesem Falle ist die Leichterung eine solche aus Noth. Oder das Schiff ist auf eine Sandbank aufgelaufen und leck geworden und kann nur durch Ableichterung wieder abgebracht werden oder das Schiff schwebt in Gefahr, von der durch das eingedrungene Wasser angeschwollenen Ladung (z. B. Holz) auseinander gesprengt zu werden. Das sind alles Fälle, die auch auf den Binnenflüssen in ähnlicher Weise vorkommen können.

[11]) D. h. also die Kosten der Verbringung der zu leichternden Güter vom zu leichternden Schiff in das Leichter-Fahrzeug und zwar im weitesten Sinne des Wortes.

[12]) Natürlich jeder Schaden, gleichviel ob verschuldet oder nicht; die Verschuldung kann höchstens Anlass zum Rückgriff auf den Verschuldenden geben, aber an der Havereitheilung selbst nichts ändern. (Vgl. § 79.)

[13]) Also jede Leichterung, die im ordnungsmässigen Betriebe vorkommt, gehört nicht in die grosse Haverei, wie das Regel z. B. auf dem Rhein vor der Einfahrt in das Gebirge bei St. Goar u. s. w. ist, um die Fortsetzung der Reise zu erleichtern oder wenn das Schiff leichtert, damit es in einen für dasselbe an sich zu wenig tiefen Hafen einlaufen kann.

[14]) Auch hier hatte der Entwurf „Riesser“ für nothwendig gefunden, noch eine weitere negative Bestimmung anzufügen, die unser Gesetzgeber nicht angefügt hat, weil sie in der That nicht nothwendig ist und derartige kasuistische Umgränzungsversuche die Rechtsprechung eher nur erschweren möchten. Es heisst dort: „Schaden oder Verlust, welcher solchenfalls der Ladung durch Löschung derselben in einem Nothhafen zugefügt worden

ist, ist dann nicht als grosse Haverei anzusehen, wenn die Ladung an einer Stelle und in solcher Weise gelöscht worden ist, wie es in jenem Hafen bei Schiffen, welche nicht in Gefahr sind, geschieht.

[15]) Im Seerecht heisst es: „absichtlich auf den Strand gesetzt worden ist“; der Sinn ist natürlich der gleiche; neu ist der weitere Fall der Versenkung, der nur bei der Binnenschifffahrt vorzukommen pflegt und der eine Vorsorge dagegen gewähren soll, dass künftig nicht alte Kasten von Schiffen ohne Noth versenkt werden; natürlich liegt auch hier der Ton auf dem Worte „absichtlich“. Im Uebrigen entspricht auch diese Bestimmung der Ziff. 3 des Art. 708 Ha., nur ist in Abs. 3 speziell auch der Hebung des Schiffes gedacht. Die Motive des Gesetzes verbreiten sich über diese Ziffer wie folgt: „Ausser dem absichtlichen Festfahren des Schiffes sind als zwei bei der Binnenschifffahrt wichtige Fälle auch noch die absichtliche Herbeiführung des Sinkens des Schiffes behufs Beseitigung einer Feuersgefahr und die gemeinsame Hebung eines gesunkenen Schiffes und seiner Ladung erwähnt. Was das Festfahren des Schiffes betrifft, so ist zwar der Fall, wenn die Massregel zur Verhütung des Sinkens getroffen war, als der praktisch erheblichste im Gesetze besonders erwähnt; das Seegesetzbuch hat diesen Fall nicht besonders herausgenommen, aber das hindert natürlich hier so wenig als in den übrigen Ziffern dieses Paragraphen, auch noch andere Fälle hieher zu begreifen; der § 82 will ja nicht feststellen, was grosse Haverei ist, nur die Folgen derselben in wichtigeren Fällen. Es fehlt eben auch bei der Binnenschifffahrt an einem genügenden Grunde, das absichtliche Festfahren ausschliesslich aus dem in dem Wortlaute der Ziff. 3 selbst angegebenen Grunde als grosse Haverei zu behandeln. Es können also auch andere Fälle als grosse Haverei erachtet werden, wenn nur die Voraussetzungen des § 78 gegeben sind. Das Gleiche gilt auch von Abwenden einer Feuersgefahr bei der absichtlichen Versenkung; es können gerade so gut auch andere Gefahren mit dem Versenken abgewendet werden wollen und kann dabei grosse Haverei vorliegen. Das sind alles nur natürliche Folgerungen aus dem bereits zu Ziff. 1 Gesagten.

[16]) Die Abwendung des Sinkens, die Zerstörung durch Feuer sind nur die häufigst vorkommenden Fälle. Erschöpfend soll die Aufzählung dieser beiden Fälle nicht sein: es lassen sich auch noch andere Fälle denken, in denen grosse Haverei im Sinne des § 78 als vorhanden angenommen werden darf. Das ist im gegebenen Falle Sache des Richters.

[17]) Dass Absichtlichkeit nie fehlen darf, ergeben die Darlegungen zu § 78 von selbst.

[18]) Also immer beide, Schiff und Ladung; denn war schon eine Löschung des Schiffes erfolgt, so ist die Gemeinschaft bereits aufgehoben und der Grundsatz der grossen Haverei kommt nicht mehr zur Geltung. Mit anderen Worten: die Kosten und Beschädigungen, welche nach vollständiger Löschung der Ladung erfolgt sind, zählen nicht hieher.

[19]) Die Worte „und Schäden“ sind erst in die Vorlage an den Reichstag und mit Recht hereingekommen.

[20]) Auch diese Bestimmung entspricht dem Seerecht; der Zweck ist aber nur der (denn eigentlich sollte die Reparaturunfähigkeit keinen Einfluss auf das Vorhandensein der grossen Haverei haben), um zu verhüten, dass Schiffe, die in Wirklichkeit schon vorher untauglich waren, missbräuchlich unter dem Vorwande der Errettung aus einer Gefahr auf den Strand gesetzt werden, um demnächst noch von den Ladungsbetheiligten Ersatz in grosser Haverei zu verlangen. — Diese Zweckmässigkeitsrücksicht muss, meinen die Motive, auch für die Binnenschifffahrt als zutreffend anerkannt werden, von der gesetzlichen Unterscheidung der Begriffe „Reparaturunfähigkeit" oder „Reparaturunwürdigkeit", wie sie in Art. 444 Ha., aber auch in verschiedenen Entwürfen, z. B. in dem Entwurf La. gegeben ist, wurde hier Abstand genommen. Man ging davon aus, dass es Sache des Richters sei, im einzelnen Falle festzustellen, ob das beschädigte Fahrzeug wieder in brauchbaren Zustand gesetzt werden kann oder ob eine Reparatur, sei es völlig unmöglich, sei es wegen des unverhältnissmässigen Kostenaufwandes, nach vernünftigem Ermessen als ausgeschlossen anzusehen ist.

[21]) Das Gesetz spricht nur von Reparaturunfähigkeit ohne nähere Bestimmung (vgl. vorige Ziffer): es ist wohl anzunehmen, dass das Wort in einem weiteren Sinne hier gebraucht ist, als in Ha. Art. 444; es muss eben ein unbrauchbares Wrack vorliegen. In einem solchen Falle findet Havereivertheilung nicht statt. Das Gegentheil ist also nur der Fall, wenn es sich noch lohnt, eine Reparatur vorzunehmen und also weder die Ziffer 1 noch 2 des Art. 444 Ha. in Frage kommt.

[22]) Das Seerecht hat noch einen andern Fall besonders aufgeführt: „ein durch Unfall, also nicht absichtlich, herbeigeführtes Festfahren des Schiffes kann zur Anwendung der Bestimmungen über die grosse Haverei nur Anlass geben, wenn die Lage des festgefahrenen Schiffes eine Gefährdung des Fahrzeuges und der Ladung zur Folge hat, so dass die gemeinsame Abbringung als eine Rettungsmassregel bezüglich beider zu betrachten und aus diesem Grunde die Havereivertheilung der Kosten und Schäden des Abbringens nicht gerechtfertigt ist.

Bei der Seeschifffahrt wird die gedachte Voraussetzung im Falle der Strandung eines Schiffes regelmässig vorliegen. Hinsichtlich eines festgefahrenen Binnenschiffes lässt sich aber nach der Meinung der Motive nicht ohne Weiteres das Gleiche annehmen. Darum ist dieser Fall nicht besonders hervorgehoben; derselbe lautet im Seerecht: „Ist das Schiff gestrandet oder die Strandung zur Rettung von Schiff und Ladung absichtlich herbeigeführt worden, so gehören zwar nicht die durch die Strandung veranlassten Schäden, wohl aber die auf die Abbringung verwendeten Kosten und die zu diesem Zwecke dem Schiffe oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur grossen Haverei". Trotzdem aber kann dieser Fall bei der Binnenschifffahrt vorkommen, wenn eben die in § 78 gegebenen Bedingungen in einem bestimmten Falle vorliegen. — Die erwähnte Bestimmung findet sich übrigens im Entwurf Riesser mit den vom internationalen Transportversicherungsverband beigefügten Worten: Nothwendiger Weise dem Schiff oder der Ladung absichtlich zugefügten

Schäden“. Man kann also sagen, die Bestimmung des Absatzes 3 Ziffer 3 des Art. 708 kann auch hier gelten, aber die Worte „nothwendiger Weise“ sind jedenfalls nicht herein zu interpretiren; es besteht kein Grund für eine solche Beschränkung. Ganz anders aber bei einem nicht vorsätzlichen Sinken des Schiffes; darüber Näheres in der nächsten Ziffer. — Dieser Fall ist umgekehrt im Seerecht nicht vorgesehen.

[23]) Hier soll das nicht vorsätzlich herbeigeführte Sinken eines Schiffes gewürdigt werden. Bei der Binnenschifffahrt hat dieser Fall in Folge der regelmässig vorhandenen Möglichkeit einer Hebung von Schiff und Ladung besondere Bedeutung; auf der See muss ja ein untergegangenes Schiff in der grossen Mehrzahl der Fälle als dauernd verloren betrachtet werden. Aber eben, weil das bei der Binnenschifffahrt selten der Fall, muss diese Möglichkeit besonders im Gesetz behandelt werden. — Ist ein Schiff mit der Ladung gesunken, so bedroht die Fortdauer des hiermit eingetretenen Zustandes, ganz abgesehen von der Entziehung der thatsächlichen Verfügung über die gesunkenen Werthe, diese auch vermöge der schädlichen Einwirkung des Wassers, gleichzeitig mit Gefahr. Es liegt daher grosse Haverei vor, wenn Schiff und Ladung im gemeinsamen Interesse ungetrennt gehoben worden sind; die hieraus entstandenen Kosten und Schäden, letztere wenigstens insoweit, als sie dem Schiffe oder der Ladung zur Erleichterung der Hebung absichtlich zugefügt sind, haben demgemäss zur Vertheilung zu kommen. — Weiter gingen die Gu.; dort hat man die Frage noch in Erwägung gezogen, ob denn die Hebung sich gegebenen Falles auch lohne und hatte daher bestimmt: „In diesem Falle ist jedoch die Ladung, falls eine besondere Hebung derselben möglich war, nicht über den Betrag der Kosten und Schäden hinaus, welche durch eine gesonderte Hebung verursacht worden waren, beitragspflichtig. — Zur Beleuchtung dieses Satzes wurde in der Sachverständigen-Kommission vom Regierungstisch Folgendes bemerkt: „Wenn eine getrennte Hebung der Ladung und des Schiffes erfolge, dann geschähen ja die angewendeten Rettungsmassregeln des Einen um des Andern Willen. Auf der andern Seite aber müssten in diesem Falle wohl beide am Boden des Flusses liegen bleiben, wenn nicht eines nach dem Andern gehoben würde. Damit nun in solchen Fällen, wo im Interesse der Ladung und des Schiffes getrennt operirt werden müsste, besonders die Ladungsinteressenten nicht übermässig herangezogen würden, wäre die in Frage kommende Bestimmung nöthig.“ Dagegen wurde eingewendet, dass sich die Fälle, wo getrennt und nicht getrennt operirt werden müsste, nicht immer scharf auseinanderhalten liessen. Man könnte z. B. Kohlen auch nicht immer herausholen. Dem wurde vom Regierungstisch entgegengesetzt: Man könne nicht vorschreiben, dass der Schiffer verpflichtet sei, die Ladung in die Höhe zu heben. Das würde vielleicht eine sehr grosse Belastung sein. Man denke an ein Schiff mit einer sehr wenig werthvollen Ladung z. B. von Sand. Trotzdem eine solche Ladung einfach mit Baggermaschinen gehoben werden könnte, so gehörten doch zu einer solchen Hebung auf manchen Stromstrecken besondere Maschinen. Das wäre wohl lästig für den Schiffseigner, wenn er verpflichtet würde, die Hebung der Ladung mit

der Hebung seines Schiffes zu bezahlen. — Es wurde auch hervorgehoben, dass keineswegs der umgekehrte Fall ganz ausser Acht gelassen werden sollte, dass auch das Schiff nicht weiter beitragspflichtig sei, als in dem Masse, wie die gesonderte Hebung desselben es bedingen würde. — In der Sachverständigen-Kommission führte diese Gegensätzlichkeit der Meinung zu einem Streichen des erwähnten Satzes; der stillschweigende Gedanke dabei war aber keinenfalls, dass die Absicht des Gesetzgebers damit aufgegeben werden sollte, nur sollte diese Absicht, um Schwierigkeiten in der Rechtsprechung zu vermeiden, besser nicht im Gesetze selbst fixirt sein. Die Motive der Vorlage an den Reichstag gehen auf den Gedanken überhaupt nicht ein; daher kann demselben hier nur insoweit Rechnung getragen werden, als er sich mit den Grundbedingungen des § 78 selbst verträgt: „Die Kosten, welche zu dem bezeichneten Zwecke aufgewendet werden.“ Hätte diese Absicht, die relativen Werthe der Hebung von Schiff bezw. Ladung zu berücksichtigen, vorgelegen, so hätte das in irgend einer Form verlautbart werden müssen; das ist aber nicht geschehen.

[24]) Also gesunken; in Ziff. 3 Abs. 1 heisst es: „zum Sinken gebracht“.

[25]) Warum hier der Ausdruck „vorsätzlich“, in Abs. 1 das Wort „absichtlich“ gebraucht ist, ist nicht zu ersehen; jedenfalls sind beide Worte für den Sinn dieses Gesetzes als gleichbedeutend zu erachten. In demselben Absatz ist ja wieder das Wort „absichtlich“ im gleichen Sinne gebraucht.

[26]) Diese Nummer hat den Zweck, im Falle einer Ueberraschung, insbesondere durch Treibeis auf freiem Strom (über die Aufsuchung eines Winterhafens vgl. Ziff. 5) die nothwendigen Schlepp- und Hilfsmannschaftskosten auf Schiff und Ladung zu vertheilen. Es handelt sich also dabei um 2 Fälle:

a) Zuziehung von Hilfsmannschaften, darum die Voraussetzungen im Gesetze: Gefahr, zu deren Beseitigung die ordnungsmässige Bemannung des Schiffes nicht reicht; es muss also das Schiff selbst die ordnungsmässige Bemannung haben, sonst grosse Haverei nur hinsichtlich derjenigen Hülfskräfte, welche etwa über die Zahl der ordnungsmässigen Bemannung hinaus angenommen wurde. Im Seerecht ist dieser Fall nicht vorgesehen, nur das Einlaufen in einen Nothhafen; darüber, wie gesagt, Ziffer 5).

b) Annahme von Schleppdampfern; in beiden Fällen, um eine Gefahr für Schiff und Ladung abzuwenden. — Wie bemerkt, denkt man insbesondere an Bedrohung durch Eis, aber nicht ausschliesslich; darum ist hier ausdrücklich beigefügt: oder durch andere Umstände verursachte Gefahr. — Nicht hierher gehören die Nachtheile einer Beschleunigung der Reise nur zu dem Zweck, der Ueberwinterung zu entgehen. Anders aber, — und das ist eine seltsame Konsequenz der in der Reichstagskommission geschaffenen, beabsichtigten Verbesserung des Gesetzes durch Einschaltung von Ziffer 5 — wenn das Einlaufen in einen Nothhafen geschieht. Wenn aber die Beschleunigung der Reise geschieht zur Erreichung eines Winterhafens, weil die Eisgefahr bereits eingetreten ist und das ohne fremde Hilfe nicht bewerkstelligt werden kann, dann liegt wieder grosse Haverei vor. Immer-

hin wäre da nach den Motiven der Einwand aus § 79 denkbar: Der Schiffer habe durch allzulanges Liegenbleiben im freien Strom die Gefahr selbst verschuldet und habe daher kein Recht, seinerseits die Vortheile aus der Vertheilung in grosser Haverei hier anzusprechen. Mehr vergl. in nächster Nummer.

27) Die Gu. sprechen nur von der Abwendung einer Gefahr. Das genügte der Sachverständigen-Kommission nicht; es wurde von einem Hamburger Mitglied bemerkt, dass bisherige Entscheidungen darin gegipfelt hätten, ob die Gefahr wirklich gedroht hatte oder nur möglicher Weise eine Gefahr kommen konnte. Von dieser Seite wurde verlangt die Einfügung des Eigenschaftswortes: „drohende" Gefahr. Hierzu ist zunächst eine Ausführung zu erwähnen, die in den reichsgerichtlichen Entscheidungen Band XXI S. 155 wiedergegeben ist: „Handlungen, welche vorgenommen werden, um dem Eintritt einer Gefahr vorzubeugen, sind nicht zu vergleichen mit Handlungen zum Zwecke der Rettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr. Die grosse Haverei setzt aber eine eingetretene Gefahr voraus. Aufwendungen für den Zweck vorbeugender Massregeln gehören also nicht in den Bereich der grossen Haverei. Ursprünglich hatte das Eigenschaftswort „drohend" in den Ha. 708 gestanden, wurde aber eben deshalb wieder beseitigt, um ausser Zweifel zu stellen, dass bei einer Havereitheilung eine gegenwärtige Gefahr in Frage komme, nie eine blos drohende." Aehnlich auch in der Sachverständigen-Kommission. Der Verfasser der Gu. bemerkte: „eine Gefahr, die nur drohe, sei keine Gefahr". Von anderer Seite des Regierungstisches wurde bemerkt, nicht um sich einer Gefahr zu entziehen, sondern um eine bereits vorhandene Gefahr abzuwenden, sei die Bestimmung des Gesetzes gegeben. Aus den Kreisen der Sachverständigen wurde dann verlangt, zu setzen: „unmittelbar vorhanden". Schliesslich aber hat der Gesetzgeber selbst die jetzigen klaren Worte eingefügt: „eine durch Eisgang oder durch andere Umstände verursachte Gefahr" (also auch keine blos in Aussicht stehende, drohende Gefahr).

28) Ursprünglich war hier der Singular genommen; aber es ist klar, dass auch mehrere Schleppdampfer genommen, mehrere Schleppmannschaften beigezogen werden können.

29) Diese erst in der Reichstagskommission dazu gekommene, aber schon in der Sachverständigen-Kommission und von einzelnen Vorentwürfen verlangte Bestimmung hatte in der Reichstagskommission ursprünglich folgenden Wortlaut: „Wenn zur Abwendung einer durch Eisgang verursachten Gefahr, auch wenn solche eine aussergewöhnliche nicht ist, auf dem Rhein das Schiff einen Hafen aufsuchen muss und genöthigt ist, dort bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt zu bleiben, so gehören die hierdurch entstandenen Schäden und Kosten zur grossen Haverei. Zu den Kosten gehören insbesondere die Kosten des Einlaufens in den Winterhafen und die Gebühren für dessen Benützung, ferner die Löhne der Schiffsmannschaft am Orte der Ueberwinterung, desgleichen die Kosten, die nothwendig werden, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahrzeuge übergeladen worden ist und der Schaden, der hierbei erwächst gemäss Ziffer 2 dieses Paragraphen." — Motivirt wurde das damit, dass es

sich hier namentlich um die Interessen des Klein-Schiffers handele. Auf dem Rhein habe sich eine Prozessführung ohne Ende entwickelt; der Gross-Schiffer sei in der Lage, zur Uebernahme der Kosten die Versicherungsgesellschaften zu verpflichten, während der Klein-Schiffer von diesen in zunehmender Weise bedroht werde; was sei denn eine „ausserordentliche“ Gefahr, was nicht? In jedem einzelnen Falle seien die Verhältnisse verschieden. Auf der Elbe entspräche das für den Rhein Geforderte thatsächlich dem bestehenden Gebrauche: die Ueberwinterungskosten bei Eisgefahr würden dort von den Kargo- und Kasko-Versicherungsgesellschaften antheilig getragen. Wenn nun auch nicht eine für den gesammten Binnenschifffahrtsverkehr geltende gesetzliche Festlegung beliebt werde, so sei doch das Erforderniss auf dem Rhein ein dringendes. Die jetzige Fassung des § 82 Ziffer 5 hat einmal die blosse Beschränkung auf den Rhein beseitigt und ferner die Kosten selbst beschränkt, nämlich auf die für Bewachung des beladenen Schiffes erforderlich gewordenen Kosten, nicht, wie vorstehend beantragt war, auch die Löhne der Schiffsmannschaft am Orte der Ueberwinterung hinzugenommen. — Es ist bezeichnend, dass in den Motiven des Gesetzes noch gesagt war: „Der Billigkeit würde eine solche Vorschrift (wie sie in Ziffer 5 steht) nicht entsprechen und in Wahrheit wäre sie auch den Interessen der Ladungsbetheiligten selbst nicht förderlich.“ Immerhin ist mit dieser Bestimmung einmal die seit langen Jahren zwischen Ladungsbetheiligten bezw. Versicherungsgesellschaften und Schifffahrtsbetrieben auf dem Rhein schwebende Winterkostenfrage ein für alle Mal beseitigt.

[30]) Hier haben wir also im Gegensatz zu anderen Bestimmungen dieses Paragraphen eine Beschränkung einzig und allein nur auf den Winterfrost; blosser Nebel und andere Umstände spielen hier keine Rolle; Frosterscheinungen zu anderen Zeiten als im Winter ebenso wenig. — Auch hier ist wörtlich auszulegen; das Seegesetzbuch spricht vom Einlaufen in den Nothhafen im Falle einer drohenden gemeinsamen Gefahr, also einer noch nicht gegenwärtigen wirklichen Gefahr, wie oben bei Ziffer 4. Das Wort Eintritt besagt, dass auch hier, wie oben Ziffer 4, die Gefahr bereits wirklich, gegenwärtig sein muss; es heisst nicht bei drohendem Eintritt des Winterfrostes, sondern wegen Eintritt des Winterfrostes; derselbe muss bereits Thatsache sein, er muss bereits eingetreten sein oder eben eintreten; also ist nicht wie im Seerecht von Fällen nur nach vernünftigem Ermessen eintretender, imminenter, erheblicher Gefahr die Rede, sondern nur von einer wirklich eingetretenen Gefahr: es treibt bereits Eis u. s. w.

[31]) Bei einer Bestimmung, die so scharf vom übrigen Inhalt des Abschnittes nach seiner ursprünglichen Konstruktion abweicht, wird die engste Auslegung selbstverständlich sein, der Winterfrost muss also schon zwingender Natur sein, wenn er die hier bestimmte Wirkung haben soll. Darnach wird also der Fall, dass ein Schiffer zur Vermeidung minderer Beschädigungen in einem Hafen den Abstrom des Eises abzuwarten für räthlich findet, nicht auf die Vertheilung in grosser Haverei rechnen können; denn hier kann eigentlich von einem Zwange keine Rede sein. So

wenigstens ist in R.O.G. XXIII 344 entschieden worden und über das Seerecht hinaus hat doch wohl die Reichstags-Kommission nicht gehen wollen. Eine andere Frage ist die Dauer des Aufenthaltes im Nothhafen. Im Seerecht ist dieselbe abhängig davon, ob Schiff und Ladung im Falle der Weiterreise einer Gefahr (also hier lediglich einer Gefahr auf Grund des eingetretenen Winterfrostes) entgegengehen würden. Stehen bloss nautische Hindernisse, wie Einfrieren, widriger Wind, niedriger Wasserstand u. s. w. entgegen, so hat der Verfrachter (also hier der Frachtführer) die Kosten des längeren Aufenthaltes zu tragen.

*) „Zwischenhafen, das heisst also das Schiff muss sich bereits unterwegs befinden. Erfolgt die Ueberwinterung im Abgangshafen oder hat das Schiff selbst die Reise angetreten, flüchtet aber wegen Winterfrostes in den Abgangshafen zürück, so findet keine Havarie grosse Anwendung."

[32]) Im ursprünglichen Antrag der Reichstags-Kommission standen die Ein-, nicht die Auslaufkosten, vgl. Ziffer 29. Die Kosten des rascheren Fahrens, um den Winterhafen zu erreichen, gehören nur hierher unter den in Ziffer 26b erwähnten Voraussetzungen. Denn der zur Vertheilung kommende Schaden darf hier und wird hier erschöpfend aufgezählt sein.

[33]) Die Schlepplöhne standen auch im ursprünglichen Antrag nicht. Allerdings waren die Kosten als solche in dem Antrag selbst nur beispielsweise gefasst, nicht wie hier erschöpfend.

[34]) In dem Antrag hiess es: die Gebühren für Benützung des Hafens. Hier ist die Fassung allgemein, es kann nicht die Frage entstehen, ob der Hafen benutzt worden ist oder nicht; sind überhaupt Hafengebühren fällig geworden, ob Grund dafür, und welcher Art auch immer, sie fallen in die Vertheilung.

[35]) Also nur die Bewachungskosten, die ja auf den verschiedenen Flüssen so verschieden sind. In der Sachverständigen-Kommission wurde z. B. bemerkt, dass man an der Oder und Weichsel öfters nur einen Mann zur Bewachung verschiedener Schiffe aufstellte. Anders auf dem Rhein. Vielleicht dürfte dieser allgemeine Ausdruck, der eigentlich nur sagen will, soweit die Mannschaft zur Bewachung nothwendig war, soll ein bestimmter Lohn bezahlt werden, dazu führen, dass die Versicherungsgesellschaften mit den Schiffahrtsbetrieben einen allgemeinen Satz ein für allemal vereinbaren, etwa, wie schon jetzt vielfach üblich, mit Mk. 10 per Tag und per Schiff. Dadurch würde eine weitere Reihe von Schwierigkeiten wegfallen; gerade die bisher etwas zu hohen Forderungen einzelner Schifffahrtsbetriebe am Rhein haben die Winterkostenfrage vielfach unnöthig erschwert, in der Diskussion spielten dann die generalisirt übermässig hohen Mannschaftslöhne eine Rolle, zu der sie eigentlich nicht berufen waren.

[36]) Das Seerecht geht hier weiter: „falls die Ladung wegen des Grundes, welcher das Einlaufen in den Nothhafen herbeigeführt hat, gelöscht werden muss, die Kosten des Von- und An-Bordbringens und die Kosten der Aufbewahrung der Ladung am Land bis zu dem Zeitpunkt, bis zu welchem dieselbe wieder an Bord hat gebracht werden können". Bei der Binnenschifffahrt ist man erheblich bescheidener. Hier ist einzig und allein nur der Leichterlohn in Rechnung gestellt, wenn zur Erleichterung des Schiffes die Ladung ganz oder theilweise in Leichterfahr-

§ 83[1]).

(Andere Reiseunterbrechungen ausser Ueberwinterung.)

(Ha. Art. 708 Abs. 4.)

Wird ausser dem Falle des § 82 Nr. 5 das Schiff genöthigt[2]), die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben, so gehören die durch den Aufenthalt[3]) an diesem Orte entstehenden Kosten[4]) und Schäden[4]) nicht zur grossen Haverei[5]).

zeuge übergeladen worden ist, sowie die durch Leichterung entstandenen Schäden. Trotzdem kann auch das im Seegesetzbuch Vorgesehene unter Umständen in die Havereivertheilung fallen, nur nicht bei der blossen Ueberwinterung; hier sind eben lediglich nur die in Ziffer 5 angegebenen einzelnen Kostenpunkte in Rechnung zu stellen. Etwas Anderes ist aber auch im Seerecht die Ausladung der Waaren, weil Verderben drohte und endlich wieder etwas Anderes, weil dieses Verderben drohte, insofern im Falle eines Seewurfs die Ladung bei Oeffnung der Lucken von Seewasser benetzt worden ist, Fälle, die auch bei der Binnenschifffahrt recht wohl als möglich gedacht werden können.

[37]) Das in dem Reichstagskommissionsbericht angenommene Einverständniss dahin, dass alle in § 82 Ziff. 5 nicht aufgeführten Kosten dem Frachtführer zur Last fallen, soll hier noch besonders betont werden, soweit es nicht schon in vorstehender Nummer zum Ausdruck gelangt ist.

[38]) Auch in diesem Falle ist es wohl möglich, dass vielleicht der Schiffer selbst Schuld trägt, dass er in einen Nothhafen einlaufen muss; das Schiff kann Dank der Schuld desselben in einem Zustand sein, dass dieses Einlaufen nicht vermeidlich ist, dann tritt eben § 79 in Kraft.

Zu § 83.

[1]) Dieser Paragraph hatte ursprünglich die gerade umgekehrte Bedeutung, wie jetzt. In den Gu. lautete derselbe, wie folgt:

> „Die Kosten und Schäden, welche dadurch entstehen, dass das Schiff genöthigt wird, die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben, gehören nur dann zur grossen Haverei, wenn der Grund der Unterbrechung darin besteht, dass ein Schaden des Schiffes, welcher selbst grosse Haverei ist, ausgebessert werden muss."

(Im Wesentlichen dasselbe, was im Seerecht vorgesehen ist.) Hiermit sollte also eigentlich nur eine Unterart des Falles, wie er jetzt in § 82 Ziffer 5 allgemein gefasst ist, behandelt werden: Einlaufen in einen Nothhafen behufs nothwendiger Ausbesserung des Schiffes. Durch den jetzigen § 82 Ziffer 5 ist der letztere überflüssig; ist nur der Einlauf in den Zwischenhafen in Verbindung mit Eintritt des Winterfrostes zu bringen, so liegt ja grosse Haverei vor, gleichviel ob Ausbesserung des Schiffes die weitere Folge ist oder nicht.

In der Vorlage an den Reichstag lautete der Paragraph aber, wie folgt:

„Wird das Schiff genöthigt, die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben, so gehören die durch den Aufenthalt an diesem Orte entstehenden Kosten und Schäden nicht zur grossen Haverei".

Damit ist beinahe so ziemlich das Gegentheil von dem gesagt, was in § 82 Ziffer 5 jetzt steht. Es ist nun von grossem Interesse, wenn auch direkt nicht mehr vollkommen aktuell, was die Motive des Gesetzes über diesen ursprünglichen Paragraphen ausführen. Sie betonen, dass der (alte) Paragraph diejenigen Fälle vorsehe, in welchen das Schiff genöthigt werde, die Reise zu unterbrechen und an einem Zwischenorte liegen zu bleiben. In der Regel gehörten die durch den Aufenthalt an dem Zwischenorte entstehenden Kosten und Schäden nicht in die grosse Haverei und zwar selbst dann nicht, wenn die Unterbrechung zur Rettung von Schiff und Ladung erfolgte. An sich, fahren die Motive fort, treffen unter solchen Umständen die Voraussetzungen der grossen Haverei zu und im Seerechte bildeten denn auch die Nothhafenkosten einen gesetzlich anerkannten Fall der grossen Haverei (Ha. 708 No. 4).

Die entgegengesetzte Vorschrift des (alten) § 82 rechtfertige sich jedoch durch die abweichenden Verhältnisse der Binnenschifffahrt. Die Möglichkeit von Missbräuchen liege gerade hier bei der Leichtigkeit, mit welcher auf den Binnengewässern eine Reiseunterbrechung zu bewerkstelligen sei, und bei den vielfachen Anlässen, die sich bei dem Schiffer für eine derartige Unterbrechung bieten, besonders nahe. Durch eine Verschleierung des wirklichen Grundes der Unterbrechung würde es nicht selten gelingen, die Kosten des Aufenthaltes zu einem entsprechenden Betrage den Ladungsbetheiligten aufzubürden. Wäre beispielsweise im Laufe der Reise die Ausbesserung des schon bei Antritt derselben reparaturbedürftigen Schiffes unaufschieblich geworden, so könnte der Schiffer versucht sein, eine erst auf der Fahrt durch Unfall herbeigeführte Beschädigung des Schiffes vorzuschützen, um demnächst den Ladungsbetheiligten einen verhältnissmässigen Betrag der während der Reparatur des Schiffes an dem Zwischenorte erwachsenen Löhnungen und sonstigen Kosten in Rechnung zu stellen. Ueberdies würde (war hier gesagt, ist aber durch die jetzige Fassung des § 65, der die gewöhnlichen Winterkosten nicht mehr enthält) die Bestimmung des eben gedachten Paragraphen, wonach der Schiffseigner die gewöhnlichen Ueberwinterungskosten zu tragen hat, (wie nach dem Gesetze allerdings nicht mehr) in der Hauptsache ihre Bedeutung verlieren, wenn die Kosten des Aufenthaltes im Nothhafen als grosse Haverei zur Vertheilung gelangten; denn die Schiffer würden alsdann begreiflicherweise das Bestreben haben, sich in den Winterhafen erst bei Eintritt einer wirklichen Gefahr zu begeben, um so auch für die Winterkosten die Eigenschaft einer Havereiaufwendung in Anspruch nehmen zu können. Bei der Seeschifffahrt, meinen weiter die Motive, ist die Sachlage in allen diesen Beziehungen eine wesentlich andere, da hier die Aufsuchung eines Nothhafens der Regel nach nicht nur mit erheblichem Zeitverlust, sondern vielfach auch mit Gefahr verbunden sein wird. Dazu kommt noch (nach den Motiven), dass nach § 68 in Verbindung mit § 67 des Gesetzes eine Beschädigung des Schiffes den Frachtvertrag zur Auflösung bringt, sobald sie derart ist, dass eine nur nach völliger Löschung der Ladung ausführbare Ausbesserung unvermeidlich wird. In einem solchen Falle darf den

Ladungsbetheiligten nicht noch ein Beitrag zu den Kosten des der Auflösung des Frachtvertrages nachfolgenden Aufenthalts des Schiffes an dem Zwischenorte auferlegt werden. In gleicher Weise wird aber alsdann auch das Schiff durch die Regel des § 68 ohne Weiteres von den Kosten der Ausladung und der Aufbewahrung der Güter am Lande frei. Es lässt sich nun fragen, wird in den Motiven weiter räsonnirt, ob nicht eine Ausnahme von der bezeichneten Regel in dem Falle einzutreten habe, wenn der Grund der Reiseunterbrechung selbst in grosser Haverei besteht, d. h. wenn zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Gefahr einem von beiden absichtlich eine Beschädigung zugefügt worden ist, welche dann ihrerseits die Unterbrechung der Reise und den Aufenthalt an einem Zwischenorte nothwendig macht. Hier sei, wird gefolgert, der Havereifall bereits mit der vorangegangenen Rettungsmassregel, nicht erst mit dem durch sie bedingten Aufsuchen des Zwischenortes gegeben und die aus der Unterbrechung der Reise und dem Aufenthalt am Zwischenorte entstehenden Kosten erscheinen daher nur als mittelbare Schadensfolge der ersteren Massregel. Fälle der bezeichneten Art würden indessen nur selten vorkommen, und es erscheine daher durch ein praktisches Bedürfniss nicht geboten, eine Ausnahmebestimmung aufzunehmen, welche jedenfalls das Verständniss des Gesetzes erschweren und in manchen Fällen zu Streitigkeiten Anlass geben würde.

Der jetzige Paragraph hat nun durch die wiederholt erwähnte Ziff. 5 des § 82 einen ganz anderen Sinn: die häufigsten Winterkostenfälle, Ueberwinterung in Nothhäfen, sind in der mehr bezeichneten Ziffer 5 gedeckt; nicht alle, aber doch die allermeisten. Das blosse Gezwungensein zum Aufsuchen eines Winterhafens wegen Eintritt des Winterfrostes genügt, um eine grosse Haverei herbeizuführen. § 83 bezieht sich also auf alle anderen Fälle, wo andere Gründe als Eintritt des Winterfrostes das Aufsuchen eines Zwischenhafens nothwendig machen. Die obigen Motive zum § 82 (alter Fassung) haben durch die neue Fassung, richtiger durch § 82 Ziffer 5, an Bedeutung erheblich verloren; immerhin sind sie zum Verständniss auch des jetzigen Paragraphen von grösster Wichtigkeit. Der Paragraph ist also in seinem Umfange ganz erheblich enger als früher.

[2]) Eine Nöthigung muss natürlich auch hier vorliegen, ähnlich wie bei Ziffer 5 § 82: Zwang zum Aufsuchen.

[3]) Nur die Verantwortlichkeit für die Aufenthaltskosten am Zwischenorte will § 83 regeln. Die etwaigen besonderen Kosten, welche zur Erreichung dieses Ortes bestritten werden mussten, insbesondere der Schlepplohn, der, um das Schiff mit der Ladung aus unmittelbarer Gefahr in Sicherheit zu bringen, bezahlt ist, sowie die in einem solchen Falle etwa aufgewendeten besonderen Kosten des Einlaufens in den Hafen gehören, auch wenn sich an's Einlaufen eine Unterbrechung der Reise schliesst, zu den nach Massgabe des § 82 No. 4 zu vertheilenden Aufwendungen. In dieser Beziehung treffen die Gesichtspunkte, welche den Ausnahmevorschriften des § 83 zu Grunde liegen, nicht zu. Wie, wenn während des Aufenthaltes am Zwischenorte — darüber haben sich die Verhandlungen

§ 84.

(Kosten der Auseinandersetzung selbst.)

(Ha. Art. 708 Abs. 7.)

Wenn durch die Auseinandersetzung unter den Betheiligten Kosten entstehen, so gehören auch diese Kosten zur grossen Haverei[1]). Dies gilt insbesondere von den Kosten für die Ermittelung[2]) der Schäden und für die Aufstellung der Rechnung über die grosse Haverei (Dispache)[3]).

§ 85[1]).

(Umfang und Berechnung der Vergütungen und Beiträge.)

(Ha. Art. 710 u. ff.)

Abs. 1. In Bezug auf den Umfang und die Berechnung der für die grosse Haverei zu beanspruchenden Vergütungen und der für dieselbe zu leistenden Beiträge finden die auf die Seeschifffahrt

der Sachverständigen-Kommission ausführlich verbreitet — eine neue, selbständige Gefahr eintritt, die zur Rettung von Schiff und Ladung besondere Kosten und Schäden verursacht? Dieser Fall kann beispielsweise in Folge plötzlichen Rückganges des Wasserstandes (das Wasser fällt rasch ab) und einer hierdurch nothwendig werdenden Leichterung des Schiffes sich ergeben, sofern es sich dabei um die Beseitigung einer wirklichen (vergleiche oben Ziffer 2 von § 82) Gefahr für Schiff und Ladung handelt. In der Sachverständigen-Kommission wurde besonders folgender Fall diskutirt: Wenn ein Schiff in einen Nothhafen eingelaufen ist, pflege später, weil das Eis gewachsen, das Wasser im Strome abzufallen. Die Folgen seien oft sehr schlimm, sie nöthigten den Schiffer, die Waare zu löschen. Wisse nun der Schiffer, dass er diese Kosten nicht mehr ersetzt erhalte, so würde er wohl nicht mehr die nöthige Sorgfalt bei der Einfahrt in den Nothhafen üben. Dieser Eventualität gegenüber würde wohl die Ziffer 5 von § 82 nicht werthlos sein.

[4]) Kosten und Schäden, wie auch ähnlich in den vorausgehenden Paragraphen stets diese beiden Posten zusammen in Rechnung gestellt sind.

[5]) Ein anderer besonderer Fall, welcher in der Sachverständigen-Kommission Gegenstand der Besprechung war, bestand darin, dass ein Schiff einen Leck bekommt und zwar gerade beim Einfahren in einen Nothhafen; dann kann dieser Leck wieder Ursache einer besonderen, neuen grossen Havereivertheilung sein.

Zu § 84.

[1]) Und zwar als mittelbare Folgen des Havereifalles. Es handelt sich hier lediglich um die Anwendung des Grundsatzes, dass nicht nur die primären, sondern auch die sekundären Opfer zur grossen Haverei gehören.

[2]) Einschliesslich der Kosten des Beweisverfahrens auf Grund der Paragraphen 11—14.

[3]) Näheres darüber in § 87.

bezüglichen Bestimmungen der Artikel 711 bis 722, 724 bis 726 des Handelsgesetzbuchs[2]) entsprechende Anwendung. Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles in einem Leichterfahrzeuge befunden haben (Handelsgesetzbuch Artikel 720), sind jedoch nur unter der Voraussetzung beitragspflichtig, dass sie sich mit dem Schiffe in Gefahr[3]) befunden haben. Auch findet bei der Ermittelung des von der Ladung zu leistenden Beitrags (Handelsgesetzbuch Artikel 721) ein Abzug des Zolles für gerettete Güter nur insoweit statt, als der Zoll noch nicht entrichtet ist[4]).

Abs. 2. Bei der Schadensberechnung bleiben die Beschädigungen und Verluste ausser Ansatz, welche betreffen:

1. diejenigen Güter, über die weder ein Frachtbrief oder Ladeschein ausgestellt ist, noch das Manifest oder Ladebuch Auskunft giebt[5]);
2. die Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere, welche dem Frachtführer nicht bezeichnet sind.

Die Ausnahme unter Nr. 1 gilt nicht für den Hafenverkehr[6]).

Zu § 85.

[1]) Dieser Paragraph ist im Wesentlichen derselbe, wie in den Gu.; auch entspricht er im Allgemeinen den seerechtlichen Bestimmungen, deren eine Reihe hier in einen Paragraphen zusammengezogen erscheint. In der That enthält ja das Handelsgesetzbuch sowohl über den Umfang und die Berechnung der Vergütungen, welche in grosser Haverei zu beanspruchen, sowie der Beiträge, welche desfalls zu leisten sind, in den Art. 711—726 eine Reihe von einzelnen Vorschriften. Der Gesetzgeber erklärt diese Vorschriften zumeist durch unmittelbare Bezugnahme mit geringen Abweichungen auf die Binnenschifffahrt für anwendbar. Man konnte sich fragen, ob nicht eine Vereinfachung zu erzielen wäre, wenn statt einer solchen Bezugnahme wenigstens die wichtigsten Grundsätze für die Berechnung der Vergütungen und Beiträge in unserem Gesetze selbst festgestellt würden. Aber man sagte sich, diese Vereinfachung wäre nur eine scheinbare, da die hiebei verbleibenden Zweifel doch nur durch ein Zurückgehen auf die Vorschriften des Ha. gelöst werden könnten. Diese letzteren sind im Wesentlichen als zweckmässig anzuerkennen, und es ist nicht rathsam, auf die damit gegebene feste Grundlage für die Aufstellung der Havereirechnungen bei der Binnenschifffahrt zu verzichten. Was die Vorschriften im Einzelnen betrifft, — wir kommen unten noch näher darauf an der Hand der bisherigen Rechtsprechung darüber zurück — so beziehen sich die Art. 711—717 Ha. auf die Berechnung der Vergütungen, die Art. 718—726 auf die Berechnung der Beiträge. Die Vergütung für die dem Schiffe zugefügten Schäden bestimmt sich den Art. 711 und 712 zufolge nach dem Betrage der Reparaturkosten. Dabei sind gewisse Abzüge

für den Unterschied zwischen alt und neu vorgesehen, welche vielleicht für Seeschiffe in Folge der veränderten Bauart nicht mehr ganz zutreffend sind, für die Binnenschiffe aber, die immer noch überwiegend aus Holz hergestellt werden, (für den Rhein dürfte das nicht mehr recht stimmen; nach Zusammenstellungen des Rheinschifffahrts-Register-Verbandes sind bis zum Ende 1891 auf dem Rheine gebaut worden: hölzerne Schiffe mit zusammen 13 Millionen Zentner Ladefähigkeit, eiserne aber bis zu demselben Zeitpunkte mit über $17^1/_2$ Millionen Zentner Ladefähigkeit; dabei ist Preussen allein in ganz besonderer Weise betheiligt, weil hier neben rund 2 Millionen Zentner Tragfähigkeit hölzerner Schiffe nahezu 8 Millionen Zentner Tragfähigkeit eiserner Schiffe zu bemerken ist), in der Hauptsache als angemessen betrachtet werden können. Jedenfalls ist eine gesetzliche Bestimmung der in Abzug zu bringenden Sätze zweckmässig, um eine besondere Schätzung im einzelnen Falle und etwaige sich hieraus leicht ergebende Streitigkeiten zu verhüten (vergleiche auch unten zu dem betreffenden Paragraphen). Die Vorschriften der Art. 713—716, welche die Vergütung für die aufgeopferten oder beschädigten Güter regeln, gehen davon aus, dass als massgebend der Handelswerth zu Grunde zu legen ist, welchen Güter der betreffenden Art zur Zeit des Beginns der Löschung am Ablieferungsorte haben. Den gleichen Grundsatz hat hinsichtlich der Werthsberechnung bei Ersatzansprüchen gegen den Frachtführer der — auch für die Binnenschifffahrt geltende — Artikel 396 Ha. (vergleiche oben § 26) aufgestellt.

Die Vergütung für entgangene Fracht bestimmt sich nach Art. 717 Ha.; vgl. auch § 78 Abs. 1. Was die Vertheilung des Schadens auf die geretteten Gegenstände betrifft, so finden hinsichtlich der Beiträge des Schiffes die Bestimmungen des Art. 719, hinsichtlich der Beiträge der Güter die Vorschriften des Art. 720 No. 1 Anwendung. Die Bestimmung des Seerechts, wonach Güter, welche sich zur Zeit des Havereifalles in einem Leichterfahrzeuge befinden, stets beitragspflichtig sind, ist für die Binnenschifffahrt nicht ohne Weiteres zutreffend, da hier nicht angenommen werden kann, dass die in's Leichterfahrzeug übergeladenen Güter unter allen Umständen das Schicksal des Schiffes und der in diesem verbliebenen Ladung theilen. Diese Beitragspflicht ist hier davon abhängig gemacht, dass sich darnach die beitragspflichtigen Güter mit dem Schiffe in Gefahr befunden haben. Eine Einschränkung bedarf auch — und das ist erst in der Vorlage an den Reichstag geschehen, die Gu. kannten das noch nicht — die Bestimmung des Art. 721 Ha., wonach bei der Bemessung des Werthes der beitragspflichtigen Güter stets der Zoll in Abzug zu bringen ist. Die Vorschrift beruht auf dem für die Seeschifffahrt zutreffenden Gesichtspunkte, dass im Falle des Unterganges des Gutes der Zoll erspart worden wäre und deshalb nicht als gerettet betrachtet werden kann. Bei der Binnenschifffahrt entspricht dagegen der bezeichnete Gesichtspunkt der Sachlage nur unter der Voraussetzung, dass der Zoll nicht bereits bei Ueberschreitung der Landesgrenze entrichtet ist; denn andernfalls ist davon auszugehen, dass der Untergang des Gutes auch den Verlust des gezahlten Zolles zur Folge gehabt haben würde. Art. 723 kommt in Wegfall, weil die Fracht

an der grossen Haverei nicht Theil nimmt. Die Bestimmungen des Ha., welche die Mundvorräthe des Schiffes, die Heuer und die Effekten der Schiffsbesatzung sowie die Reiseeffekten der Reisenden der Regel nach von der Beitragspflicht befreien (Art. 725), sowie die Vorschrift über die Verminderung der Beitragspflicht durch Belastung des betreffenden Gegenstandes mit Beiträgen aus ferneren Havereifällen (Art. 724) und über die Erhöhung der Beitragspflicht im Falle des späteren Unterganges eines anderen beitragspflichtigen Gegenstandes (Art. 726) eignen sich zur unveränderten Anwendung auf die Binnenschifffahrt.

Nach Art. 710 Ha. wird für gewisse Güter im Falle des Verlustes oder der Beschädigung kein Ersatz geleistet. Die betreffenden Bestimmungen haben insoweit, als es sich um Güter, die nicht in einem Ladepapier verzeichnet sind, und über die auch das etwaige Manifest oder Ladebuch keine Auskunft giebt, sowie um nicht angegebene Kostbarkeiten, Gelder oder Werthpapiere handelt, im Absatz 2 § 85 Aufnahme gefunden. Dagegen können die auf Deck verladenen Güter bei der Binnenschifffahrt selbstverständlich vom Anspruch auf Vergütung nicht ausgeschlossen werden. Eine Bezugnahme auf § 395 selbst ist nicht mehr geboten, da nach den Beschlüssen der Reichstagskommission dessen Erwähnung im Gesetz selbst ausgeschlossen bleiben soll. Die am Schlusse für den Hafenverkehr getroffene Bestimmung erscheint erforderlich, weil bei dieser Art der Güterbeförderung weder Frachtbriefe noch Ladescheine ausgestellt noch Manifeste oder Ladebücher geführt zu werden pflegen.

[2]) *Art. 711. Der an dem Schiff und dem Zubehör desselben entstandene, zur grossen Haverei gehörige Schaden ist, wenn die Reparatur während der Reise erfolgt, am Ort der Ausbesserung und vor derselben, sonst an dem Ort, wo die Reise endet, durch Sachverständige zu ermitteln und zu schätzen. Die Taxe muss die Veranschlagung der erforderlichen Reparaturkosten enthalten. Sie ist, wenn während der Reise ausgebessert wird, für die Schadensberechnung insoweit massgebend, als nicht die Ausführungskosten unter den Anschlagssummen bleiben. War die Aufnahme einer Taxe nicht ausführbar, so entscheidet der Betrag der auf die erforderlichen Reparaturen wirklich verwendeten Kosten.*

Insoweit die Ausbesserung während der Reise nicht geschieht, ist die Abschätzung für die Schadensberechnung ausschliesslich massgebend.

Bei dem in Havarie grosse zu vergütenden, dem Schiffe und dem Zubehör desselben zugefügten Schaden fordert das Gesetz eine durch (im Uebrigen keineswegs etwa autorisirte) Sachverständige vorzunehmende Veranschlagung der erforderlichen Reparaturkosten. In Betreff der Vergütung werden zwei Fälle unterschieden:

α) der Fall, wo die Ausbesserung des Schadens während der Reise in einem Nothhafen erfolgt und

β) der Fall, wo dieselbe (also die Ausbesserung) erst nach Vollendung der Reise am Bestimmungshafen statt hat. Im ersteren Falle sollen den Gegenstand der Vergütung bilden die wirklich aufgewendeten Reparaturkosten, doch nie über den Betrag der veranschlagten Kosten hinaus. Nur ist natürlich eine Vervollständigung und Berichtigung der Taxe nicht aus-

geschlossen, wenn sich bei der Vornahme der Reparatur zeigt, dass noch andere Schäden vorhanden waren, als bei der ursprünglichen Besichtigung und Schätzung von den Sachverständigen angegeben worden, und wenn ohne Hebung solcher neu entdeckten Mängel die Reparatur nicht möglich ist. Im zweiten Falle sind unbedingt die von den Sachverständigen veranschlagten Kosten zu vergüten Dabei ist es ohne Belang, ob das Schiff in der Folge wirklich reparirt oder gänzlich abgetakelt wird, indem nach Vollendung der Reise, auf welche sich der Frachtvertrag bezog, keiner der Havariebetheiligten ein Interesse daran hat, dass der Schiffer das Schiff wieder reparirt und in fahrtüchtigem Zustand herstellt. Jedenfalls aber ist für den Fall, dass das Schiff im Nothhafen ausgebessert werden soll, die Aufnahme einer Taxe obligatorisch derart, dass davon nur dann abgesehen werden kann, wenn die Aufnahme einer solchen unmöglich ist. In diesem Falle sind also die wirklich aufgewendeten Kosten schlechterdings zu ersetzen. Die Folge einer Unterlassung der Abschätzung, obschon sie möglich war, ist denn auch, dass der Schiffseigner seines Ersatzanspruches verlustig gehen würde. Es ist schon gesagt worden, dass die Sachverständigen zu wählen Sache der Parteien ist, immerhin können Sachverständige der Art an einem Orte ein für allemal aufgestellt werden; das ist z. B. der Fall in Lübeck, vielleicht eine Einrichtung, die sich zur Nachahmung empfiehlt. Jedenfalls ist der Aufstellung derartiger Sachverständigen bundesstaatlich für die Binnenschifffahrt auch für die Zukunft nichts durch diesen Paragraphen in den Weg gelegt. Die verlangte Abschätzung ist natürlich nicht etwa für die sämmtlichen auf die mit dem Schiffe vorzunehmenden Reparaturen aufzuwendenden Beträge festzustellen, sondern nur mit dem Kostenbetrag, soweit er unter Havarie grosse fällt. Hat nun im Nothhafen eine provisorische Ausbesserung des Schadens ohne bleibenden Werth für das Schiff stattgefunden, so ist in jedem Falle der durch die Schätzung am Bestimmungshafen zu ermittelnde Betrag der noch vorzunehmenden Reparaturen (nach Lewis) zu vergüten. Die bereits im Nothhafen aufgewendeten Kosten sind nach dem Obigen nur dann zuzurechnen, wenn dieselben — die Möglichkeit hiezu vorausgesetzt — vorher veranschlagt sind und alsdann nur bis zum Betrage der Schätzungssumme. In diesem Falle ist aber die Hinzurechnung gerechtfertigt, weil das Gesetz die Veranschlagung der erforderlichen Reparaturkosten vorschreibt. Hierzu gehören ebenso wohl die Kosten der zur Fortsetzung der Reise nach dem Bestimmungshafen erforderlichen provisorischen Reparaturen als auch die Kosten, welche zur wirklichen Ausbesserung des Schiffes nothwendig sind.

Art. 712. Der nach Massgabe des vorstehenden Artikels ermittelte volle Betrag der Reparaturkosten bestimmt die zu leistende Vergütung, wenn das Schiff zur Zeit der Beschädigung noch nicht ein volles Jahr zu Wasser war. Dasselbe gilt von der Vergütung für einzelne Theile des Schiffes, namentlich für die Metallhaut sowie für einzelne Theile des Zubehörs, wenn solche Theile noch nicht ein volles Jahr in Gebrauch waren.

In den übrigen Fällen wird von dem vollen Betrage wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu ein Drittel, bei den Ankerketten ein Sechstel, bei den Ankern jedoch nichts abgezogen.

Von dem vollen Betrage kommen ferner in Abzug der volle Erlös oder Werth der etwa noch vorhandenen alten Stücke, welche durch neue ersetzt sind oder zu ersetzen sind.

Findet ein solcher Abzug und zugleich der Abzug wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu statt, so ist zuerst dieser letztere und sodann erst von dem verbleibenden Betrage der andere Abzug zu machen.

Der Unterschied von alt und neu rechtfertigt sich deshalb, weil ja das Schiff durch Reparatur besser wird als es vor dem Unfall war. Sehr wichtig ist der Grundsatz, dass erst zuletzt der Abzug des Wertes oder Erlöses der noch vorhandenen alten Stücke erfolgen soll. Das ist im Seerecht damit begründet, dass ja die letzteren mit der Ermittelung des Schadens gar nichts gemein haben; dieser Werth der alten Stücke sei baares Geld, mit welchem die Gemeinschaft einen Theil ihrer Schuld an das vergütungsberechtigte Schiff abtrage. Wie wichtig das ist, welcher der beiden Werthe zuerst abgezogen wird, ergiebt folgendes Beispiel aus Lewis: die Reparaturkosten eines Schiffes sollen 30000 Mk. betragen, so käme einmal der Unterschied zwischen altem und neuem Schiff mit $^1/_3$ in Abzug 10,000 Mk. und von den verbleibenden 20,000 Mk. der Werth der noch vorhandenen alten Stücke mit 3000 Mk. giebt also 17000 Mk., welche dem Schiffseigner baar ersetzt werden müssen. Zieht man zuerst den letzteren Posten ab, so erhält man 27000 Mk. davon $^1/_3$ ab, giebt 18000 Mk. + 3000 Mk. Baarersatz = 21000 Mk. = $^7/_{10}$ der aufgewendeten Reparaturkosten. In der Sachverständigen-Kommission wollte man von einer Hereinbeziehung dieses Paragraphen in das Binnenschifffahrtsgesetz nichts wissen, es genüge, meinte man versicherungsseits, wenn hier diejenigen Bestimmungen in das Gesetz aufgenommen werden, welche in den verschiedenen Kasko-Polizen dieserhalb stehen. Wegen eiserner und stählerner Schiffe könnte man von einem Drittel absehen und andere Bestimmungen treffen. Allein diesem Wunsche, der keineswegs unbestritten war z. B. von der Elbe her, wurde keine Rechnung getragen.

Art. 713. Die Vergütung für aufgeopferte Güter wird durch den Marktpreis bestimmt, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Bestimmungsort bei Beginn der Löschung des Schiffs haben.

In Ermangelung eines Marktpreises, oder insofern über denselben oder über dessen Anwendung, insbesondere mit Rücksicht auf die Qualität der Güter, Zweifel bestehen, wird der Preis durch Sachverständige ermittelt.

Von dem Preise kommt in Abzug, was an Fracht, Zöllen und Unkosten in Folge des Verlustes der Güter erspart wird.

Zu den aufgeopferten Gütern gehören auch diejenigen, welche zur Deckung der grossen Haverei verkauft worden sind (Art. 708 Ziffer 7).

Nach den Havereigrundsätzen soll der Eigenthümer des aufgeopferten Gegenstandes in eine gleiche Lage versetzt werden, als wenn die Rettung von Schiff und Ladung nicht durch Aufopferung seines Eigenthums bewirkt wäre; daher muss unterstellt werden, auch sein Eigenthum habe nach Ueberstehung der Gefahr die Reise glücklich vollendet. Nach Ankunft an dem Bestimmungsorte besässe er aber dann den Werth, welchen sein Eigenthum zu dieser Zeit und an diesem Orte hat und nicht den Werth, der sich

im Ankaufs(Faktura)preise darstellt. In den York and Antwerp Rules ist dieserhalb (XII) ausgeführt: The value to be allowed for goods sacrificed shall be that value which the owner would have received if such goods had not been sacrificed. Es ist deshalb der Werth am Bestimmungsorte bei Beginn der Löschung des Schiffes und nicht der Fakturapreis (vgl. aber auch Art. 716) als bei der Vergütung für aufgeopferte Güter massgebend erklärt. Die Faktura spielt deshalb aber bei der Dispache doch auch eine gewisse Rolle, soweit überhaupt eine solche in Frage kommt; es giebt ja viele Güter, die, ohne verkauft zu sein, ohne Faktura verschifft werden; dann freilich ist der Fakturawerth keineswegs allein massgebend. Soweit aber die Art und Beschaffenheit der aufgeopferten Güter ermittelt werden soll, werden wieder der Ladeschein, die Fakturen und sonst darüber ausgefertigte Papiere mit Vorbehalt des Gegenbeweises von Belang sein. In dem Preise des Bestimmungsortes sind natürlich auch Fracht, Zölle und sonstige Unkosten, die bezahlt werden müssen, bevor die Waare am Bestimmungsort zum Verkauf gebracht werden kann, enthalten. Wird dies in Folge der Aufopferung der Güter erspart, so ist dieser Betrag von dem für den Entschädigungsanspruch massgebenden Preis des Bestimmungsortes in Abzug zu bringen. Aber nur Unkosten, die gespart werden; wird nichts an Unkosten gespart, so ist nichts abzuziehen, z. B. wenn franko Fracht versandt wurde; hier wäre ein Abzug ungerechtfertigt. Also nicht „die Unkosten“ werden in Abzug gebracht, sondern nur die „ersparten Unkosten“.

Art. 714. Die Vergütung für Güter, welche eine zur grossen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, wird bestimmt durch den Unterschied zwischen dem durch Sachverständige zu ermittelnden Verkaufswerth, welchen die Güter im beschädigten Zustande am Bestimmungsorte bei Beginn der Löschung des Schiffs haben, und dem im vorstehenden Artikel bezeichneten Preise nach Abzug der Zölle und Unkosten, soweit sie in Folge der Beschädigung erspart sind.

Hier ist im Gegensatz zu Art. 713, wo von der Vergütung für aufgeopferte Güter die Rede gewesen, von der Vergütung für beschädigte Güter die Rede. Hier ist bei der Ersparung nur die Rede von Zoll und Unkosten; denn die Fracht muss ja nach unserem Gesetze auch für beschädigte Güter bezahlt werden, höchstens dass nur vielleicht geringere Zölle dafür entrichtet werden. Unter allen Umständen müsste für eine solche Eventualität Besonderes von den Parteien vereinbart werden; das Gesetz schweigt darüber.

Art. 715. Die vor, bei oder nach dem Havereifall entstandenen, zur grossen Haverei nicht gehörenden Werthsverringerungen und Verluste sind bei Berechnung der Vergütung (Art. 713, 714) in Abzug zu bringen.

Art. 716. Endet die Reise für Schiff und Ladung nicht im Bestimmungshafen, sondern an einem anderen Orte, so tritt dieser letztere, endet sie durch Verlust des Schiffs, so tritt der Ort, wohin die Ladung in Sicherheit gebracht ist, für die Ermittelung der Vergütung an die Stelle des Bestimmungsortes.

Art. 717. Die Vergütung für entgangene Fracht wird bestimmt durch den Frachtbetrag, welcher für die aufgeopferten Güter zu entrichten gewesen sein würde,

wenn dieselben mit dem Schiff an dem Orte ihrer Bestimmung, oder wenn dieser von dem Schiff nicht erreicht wird, an dem Orte angelangt wären, wo die Reise endet.

Art. 718. Der gesammte Schaden, welcher die grosse Haverei bildet, wird über das Schiff, die Ladung und die Fracht nach Verhältniss des Werths und des Betrages derselben vertheilt.

Die hier erwähnten Frachtgelder fallen auf Grund des § 78 Abs. 2 natürlich weg.

Art. 719. Das Schiff nebst Zubehör trägt bei:

1. *mit dem Werthe, welchen es in dem Zustande am Ende der Reise bei Beginn der Löschung hat;*
2. *mit dem als grosse Haverei in Rechnung kommenden Schaden an Schiff und Zubehör.*

Von dem unter Ziffer 1 bezeichneten Werth ist der noch vorhandene Werth derjenigen Reparaturen und Anschaffungen abzuziehen, welche erst nach dem Havereifall erfolgt sind.

Die Verbindlichkeit, Havereibeiträge zu bezahlen, ist keine persönliche Verpflichtung der einzelnen Interessenten, sondern nur eine dingliche Obliegenheit der in der Gemeinschaft von Schiff und Ladung befindlichen Sachen. Durch grosse Haverei werden die zur Gemeinschaft gehörigen Sachen zum gemeinschaftlichen Opfer beizutragen nur verpflichtet, wenn und soweit sie gerettet werden: wie, wenn eine Sache ganz zu Grunde geht, jede Beitragspflicht in Ansehung derselben aufhört, so muss bei theilweisem Untergang die Beitragspflicht auch zum entsprechenden Theil aufgehoben werden. Daher hat zur Deckung der grossen Haverei nur beizutragen der am Ende der Reise festzustellende Werth des Schiffes, gleichviel, ob das Ende im Bestimmungshafen oder vor Erreichung desselben in einem Nothhafen eintritt. Zu diesem Werthe muss aber hinzugerechnet werden der als grosse Haverei in Rechnung kommende Schaden an dem Schiffe und Zubehör, weil der Schaden von allen der Gefahr ausgesetzten Objekten, also auch den geopferten, zu tragen ist. Auf der anderen Seite ist in Abzug zu bringen der Werth der erst nach dem Havereifall stattgehabten Reparaturen und Anschaffungen, weil den Schaden nur diejenigen Gegenstände zu tragen haben, welche der Gefahr ausgesetzt und in dem Zustande, in dem sie der Gefahr ausgesetzt waren. Dass das Gesetz aber hier nur den noch am Ende der Reise vorhandenen Werth in Abzug bringen will, erklärt sich daraus, dass die Reparaturkosten im Nothhafen ungewöhnlich hoch gewesen sein mögen, die Reparaturen auch in Folge neuerer Unfälle wieder ganz verloren gehen oder doch an Werth verlieren können. Ist also die durch die Reparaturen herbeigeführte Werthserhöhung ganz verloren gegangen, so ist der Betrag derselben von der im Bestimmungshafen erhobenen Taxe gar nicht in Abzug zu bringen; ist sie zum Theil verloren gegangen, so ist dieser Theil nicht abzuziehen.

Art. 720. Die Ladung trägt bei:

1. *mit den am Ende der Reise bei Beginn der Löschung noch vorhandenen Gütern, oder wenn die Reise durch den Verlust des Schiffs endet (Art. 716), mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in beiden Fällen diese*

Güter sich zur Zeit des Havereifalls am Bord des Schiffs oder eines Leichterfahrzeuges (Art. 708 Ziffer 2) befunden haben;

2. mit den aufgeopferten Gütern (Art. 713).

Die zur Zeit des Havereiunfalles an Bord eines Leichterfahrzeuges befindlichen Güter sind jedoch nur unter der Voraussetzung beitragspflichtig, dass die Güter wegen eines Nothfalles auf das Leichterfahrzeug gebracht worden sind, wie die Hinweisung auf Art. 708 Ziffer 2 ergiebt. Die Beitragspflicht besteht selbst dann noch, wenn Schiff und Ladung aus der Gefahr, welche zur Erleichterung des Schiffes Anlass gab, bereits gerettet gewesen sind und nun in Folge einer neuen Gefahr eine neue grosse Haverei am Bord des Hauptschiffes sich ereignet; die ursprüngliche Gefahr wirkt so lange und ist nicht eher als beseitigt anzusehen, als bis die geleichterten Güter an Bord des Hauptschiffes zurückgebracht sind. — Nicht beitragspflichtig sind diejenigen Güter, welche sich an Bord des Leichterschiffes befinden in Folge gewöhnlichen Ladens (denn alsdann ist die Gemeinschaft noch nicht begründet) oder in Folge gewöhnlichen Löschens (denn alsdann ist die Gemeinschaft gelöst) oder endlich in Folge anderer Gründe, ohne dass die Ableichterung zur Abwendung einer Schiff und Ladung bedrohenden Gefahr erforderlich gewesen ist. Auch diejenigen Güter, welche im Nothfalle gelöscht und auf das Lager gebracht worden, sind zu derjenigen Haverei beizutragen nicht schuldig, welche das Schiff und die an Bord befindlichen Güter neuerdings im Nothhafen trifft. Dies rechtfertigt sich aus der Erwägung, dass auch die Schäden, welche einer im Nothhafen gelöschten Ladung während der Lagerung zustossen, ohne mit der Haverei in kausalem Zusammenhang zu stehen, nicht in grosser Haverei zu ersetzen sind. Die im Nothhafen verkauften Güter, auch wenn deren Erlös zur Deckung der Kosten für Reparaturen einer partikulären Haverei verwendet worden, sind mit ihrem ganzen Werthe beitragspflichtig, weil dieser auch nach den Grundsätzen der grossen Haverei vergütet werden muss, wenn aus Schiff und Fracht die nöthige Befriedigung nicht erlangt werden kann. Selbst die in einem früheren Havereifall derselben Reise geopferten Güter müssen mit der für sie geleisteten oder zu leistenden Vergütung beitragen, weil dieselbe von den durch das neue Opfer geretteten Gegenständen geleistet wird, also ebenfalls nur durch dieses Opfer gerettet worden ist. Vgl. auch Art. 721.

Art. 721. Bei Ermittelung des Beitrags kommt in Ansatz:

1. für die Güter, welche unversehrt sind, der Marktpreis oder der durch Sachverständige zu ermittelnde Preis (Art. 713), welchen dieselben am Ende der Reise, bei Beginn und am Orte der Löschung des Schiffs, oder wenn die Reise durch Verlust des Schiffs endet (Art. 716), zur Zeit und am Orte der Bergung haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten;

2. für die Güter, welche während der Reise verdorben sind oder eine zur grossen Haverei nicht gehörige Beschädigung erlitten haben, der durch Sachverständige zu ermittelnde Verkaufswerth (Art. 714), welchen die Güter im beschädigten Zustande zu der unter Ziffer 1 erwähnten Zeit

und an dem dort bezeichneten Orte haben, nach Abzug der Fracht, Zölle und sonstigen Unkosten;

3. *für die Güter, welche aufgeopfert worden sind, der Betrag, welcher nach Artikel 713 für dieselben als grosse Haverei in Rechnung kommt;*
4. *für die Güter, welche eine zur grossen Haverei gehörige Beschädigung erlitten haben, der nach der Bestimmung unter Ziffer 2 zu ermittelnde Werth, welchen die Güter in beschädigtem Zustande haben, und der Werthsunterschied, welcher nach Art. 714 für die Beschädigung als grosse Haverei in Rechnung kommt.*

Hier ist nur ausdrücklich zu bemerken, dass als der in Ziffer 3 gemeinte Betrag der volle Betrag ohne Abzug des eigenen Beitrages des Vergütungsberechtigten gemeint ist. Zu diesem wie zum vorausgehenden Paragraphen ist übrigens auch § 84 unseres Gesetzes zu beachten.

Art. 722. Sind Güter geworfen, so haben dieselben zu der gleichzeitigen oder einer späteren grossen Haverei im Falle ihrer Bergung nur dann beizutragen, wenn der Eigenthümer eine Vergütung verlangt.

An sich kann ja angenommen werden, dass der Eigenthümer der geworfenen Güter diese nach der Bergung ohne Schaden wiedererhält. Darum muss derselbe seine Betheiligung an der Haverei natürlich vor der Aufmachung der Dispache verlangen, ist aber eben dann auch verpflichtet, mit dem geretteten Theil an der Havereitheilung sich auch als beitragend zu betheiligen. Kommen die geworfenen Güter erst nach Aufnahme der Dispache und stattgehabter Vergütung zum Vorschein, so sind dieselben zwar dem früheren Eigenthümer auf Verlangen zu überlassen, er ist aber gehalten, entweder den geretteten Werth der Güter oder die für dieselben erhaltene Vergütung zurückzuerstatten. Im Gesetz steht dieser Fall selbst nicht, er ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu entscheiden.

Art. 724. Haftet auf einem beitragspflichtigen Gegenstand eine in einem späteren Nothfalle sich gründende Forderung, so trägt der Gegenstand nur mit seinem Werthe nach Abzug dieser Forderung bei.

Natürlich deshalb, weil ja das Ende der Reise beim Beginn der Löschung für die Werthbemessung an der Beitragspflicht entscheidet. Dabei ist es gleichgiltig, in welcher Beziehung die Güter bis dorthin weniger werth geworden sind, physisch oder vermögensrechtlich.

Art. 725. Zur grossen Haverei tragen nicht bei:

1. *die Kriegs- und Mundvorräthe des Schiffs;*
2. *die Heuer und Effecten der Schiffsbesatzung;*
3. *die Reise-Effecten der Reisenden.*

Sind Vorräthe oder Effecten dieser Art aufgeopfert oder haben sie eine zur grossen Haverei gehörige Beschädigung erlitten, so wird für dieselben nach Massgabe der Artikel 713 bis 717 Vergütung gewährt; für Effecten, welche in Kostbarkeiten, Geldern und Werthpapieren bestehen, wird jedoch nur dann Vergütung gewährt, wenn dieselben dem Schiffer gehörig bezeichnet sind (Artikel 608). Vorräthe und Effecten, für welche eine Vergütung gewährt wird, tragen mit dem Werth oder dem Werthsunterschied bei, welcher als grosse Haverei in Rechnung kommt.

Die im Artikel 710 erwähnten Gegenstände sind beitragspflichtig, soweit sie gerettet sind.

Die Bodmereigelder sind nicht beitragspflichtig.

Massgebend ist hier der Gedanke gewesen, dass diejenigen Gegenstände nicht beitragspflichtig sind, die nicht des Handels wegen, sondern zum persönlichen Gebrauch der auf dem Schiffe befindlichen Leute eingeschifft worden sind. Bezüglich der im 2. Absatz erwähnten Güter vgl. Abs. 2 des § 85, der diese Frage regelt. Darnach sind aber die auf Deck geladenen Güter nicht ausgenommen, werden also bei der Schadensberechnung in der Binnenschifffahrt allerdings berücksichtigt.

Art. 726. Wenn nach dem Havereifall und bis zum Beginn der Löschung am Ende der Reise ein beitragspflichtiger Gegenstand ganz verloren geht (Art. 706), oder zum Theil verloren geht oder im Werthe verringert wird, wohin insbesondere der Fall des Artikels 724 gehört, so tritt eine verhältnissmässige Erhöhung der von den übrigen Gegenständen zu entrichtenden Beiträge ein.

Ist erst nach Beginn der Löschung der Verlust oder die Werthsverringerung erfolgt, so geht der Beitrag, welcher auf den Gegenstand fällt, soweit dieser zur Berichtigung desselben unzureichend geworden ist, den Vergütungsberechtigten verloren.

Dieser Satz ist nur eine weitere Folge des schon öfters Gesagten: bis zur Beendigung der Reise und dem Beginn der Löschung dauert die Gemeinschaft, so lange trägt die Gemeinschaft die Gefahr des Untergangs oder der Werthsverminderung beitragspflichtiger Objekte; länger nicht. Nach jenem Zeitpunkt trägt der einzelne Ersatzberechtigte selbst die Gefahr, er kann sich nicht mehr an die vorher Ersatzpflichtigen für seinen Ausfall wenden.

[3]) Was darunter verstanden werden muss, ist schon zu § 78 bemerkt.

[4]) Vergleiche darüber unten 1.

[5]) Der letzte Satz ist erst beigefügt, vermuthlich auf eine Anfrage in der Sachverständigen-Kommission: „Wie stehe es mit Betriebs-Kohlen, die keine Ladung seien? (Es hätte ebenso gut Cement, der häufig Ballast ist, zitiert werden können.) Es könne auch vorkommen, dass für eine Waare überhaupt kein Frachtbrief da sei, Jemand fahre beispielsweise in eigener Regie.“ Die Fassung, dass im „Ladebuch“ die betreffende Waare nicht vorgemerkt sei, lässt erkennen, dass die Eigenschaft einer Waare als Ballast, als Eigenthum des Schiffseigners etc. an der Schadenverantwortlichkeit nichts zu ändern vermag.

[6]) Auch dieser Zusatz ist wohl durch das in der Sachverständigen-Kommission geltend gemachte Bedenken hervorgerufen, das hier in Frage kommende Leichterfahrzeug sei doch wohl dasjenige Schiff, auf welches andere Güter gebracht worden seien, nicht aber jenes Leichterfahrzeug, dessen man sich zum Verkehr von dem Seeschiffe zum Flussschiffe bediene. Das Gesetz schliesst also die letzteren Schiffe mit diesem Satze in der That aus.

§ 86[1]).

(Ort der Schadenvertheilung.)

(Ha. Art. 729.)

Die Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Orte, wo die Reise endet.

Zu § 86.

[1]) In den Gu. war diese Frage etwas weitläufiger geordnet; es hiess dort: „Die Vertheilung der Schäden erfolgt an dem Bestimmungsorte und wenn dieser nicht erreicht wird, an dem Orte, wo die Reise endet. (Also wörtlich wie im Seerecht.) Ist die Ladung nach verschiedenen Orten bestimmt, so kann die Vertheilung bis zur Ankunft an einem späteren als dem nach dem Havereiunfall zuerst erreichten Bestimmungsort verschoben werden."

Diese Bestimmung fand in der Sachverständigen-Kommission vielfach Anfechtung. So wurde bemerkt: die mehreren Bestimmungshäfen könnten theilweise in Inland, theilweise im Ausland liegen. Dabei könnten also Häfen sein, deren Gesetzgebungen keine Gewähr geben, dass überhaupt eine Auseinandersetzung im Sinne des Gesetzes geschehe. Allein es sei durch Abs. 2 dem Schiffer eine gewisse Befugniss gegeben, auf den Ort der Dispache seinerseits Einfluss zu üben dadurch, dass er einfach einen späteren Bestimmungsort wähle, welchem eine diesbezügliche Gesetzgebung zur Seite steht. Wahrscheinlich haben diese Einwände dazu geführt, dass in der Vorlage an den Reichstag der 2. Absatz überhaupt verschwand, ebenso aber wurde der Absatz 1 wesentlich verkürzt wiedergegeben. Derselbe will nach den Motiven sagen: dadurch, dass nicht der Bestimmungsort wie im Ha., sondern derjenige Ort genannt wird, an welchem die Reise endet, soll verhütet werden, dass die Aufstellung der Dispache nicht über die Beendigung der Reise hinaus verzögert wird; es steht aber nichts entgegen, — überhaupt ist ja diese Bestimmung der vertragsmässigen Aenderung nach jeder Richtung fähig — dass der Schiffer die Aufstellung, wenn er es vorzieht, auch schon vorher an einem Zwischenorte, wo sie ohne unverhältnissmässige Verzögerung der Reise erfolgen kann, bewirkt. Wird an einem solchen Orte ein erheblicher Theil der Ladung gelöscht, so liegt die sofortige Aufstellung der Berechnung auch im eigenen Interesse des Schiffers, da die Auslieferung beitragspflichtiger Güter vor Feststellung der von ihnen zu leistenden Beiträge auf seine Gefahr geschieht (§§ 91 und 90 Abs. 2). Eine unbedingte Verpflichtung des Schiffers, die Dispache jedesmal an dem nächsten Orte aufzumachen, an welchem auch nur ein Theil der Ladung gelöscht wird, lässt sich nicht aussprechen; denn die Löschung kann möglicherweise auf wenige Güter beschränkt sein und in diesem Falle würde die Verzögerung, die mit der Aufstellung der Berechnung verbunden ist, alle übrigen Betheiligten aufs Erheblichste schädigen.

In dem § 86 ist aber keineswegs etwa auch gesagt, nach welchem Rechte die Regelung der Haverei stattzufinden hat. In der Sachverständigen-Kommission wurde verlangt, man sollte diese Frage im Gesetze regeln; es

§ 87[1]).

(Aufstellung der Dispache.)

(Ha. Art. 730 Absatz 1 und 731.)

Abs. 1. Die Dispache ist vom Schiffer[2]) unverzüglich[3]) aufzustellen.

Abs. 2. Derselbe ist berechtigt und auf Verlangen[4]) eines Betheiligten[5]) verpflichtet, die Aufstellung einem Sachverständigen (Dispacheur) zu übertragen. In Ermangelung eines für Havereifälle bei der Binnen- oder Seeschifffahrt ein für allemal bestellten Dispacheurs hat auf Antrag das Amtsgericht[6]) eine geeignete Person als Dispacheur besonders zu bestellen.

Abs. 3. Jeder Betheiligte ist verpflichtet, die zur Aufstellung der Dispache[7]) erforderlichen Urkunden, soweit er sie zu seiner Verfügung hat, insbesondere Frachtbriefe, Ladescheine und Fakturen dem Schiffer oder Dispacheur mitzutheilen.

könnte sonst der Fall vorkommen, dass eine Dispache gar nicht aufgemacht werden kann, weil vielleicht der Unfall im Auslande vorgekommen sei. Darauf wurde vom Regierungstisch mit Recht bemerkt: Was hälfe denn eine Dispache am Bestimmungsort des Auslandes, wenn der Empfänger nicht daran denke, nach deutschen Bestimmungen zur Haverei beitragen zu wollen? Im Allgemeinen kann hier nur gesagt werden, dass es sich wohl empfehlen möchte, der Uebung zu folgen, wie sie in Hamburg bei Seetransporten häufig ist, dass im Ladeschein stets beigefügt wird: Dispache nach dem Rechte dieses oder jenes Platzes. Auch in der Hamburger Kommission zur Redaktion des Seerechtes war schon gewünscht worden, diese Frage gesetzlich zu ordnen, man hat es aber nicht gethan, weil man eine richtige allgemeine Bestimmung darüber, welches von mehreren kollidirenden Rechten in Anwendung zu bringen sei, kaum treffen zu können glaubte, insofern man eine solche Bestimmung bei Auseinandersetzung der Havereiangelegenheiten in einem fremden Hafen nicht erzwingen kann; aber auch insoweit für unzweckmässig hielt, als dadurch in vielen Fällen der Absicht der Betheiligten zuwider die Anwendung des deutschen Rechtes ausgeschlossen würde. Jedenfalls aber sei in der Regel das Recht des Ortes, an welchem die Dispache aufgemacht wird, der Aufmachung zu Grunde zu legen; auch die Rechtsprechung ist davon ausgegangen, dass das Recht des Ortes, wo die Gemeinschaft von Schiff und Ladung endet, auch materiell und formell für die Dispache massgebend sei. Im Uebrigen ist das Recht des Ortes der Dispacheaufmachung noch keineswegs die an diesem Orte geltende Havereiordnung; Gesetz oder Usancen an diesem Orte können ja auch vorschreiben, dass für die Regelung der grossen Haverei ein anderes Recht z. B. das des Abgangsortes oder Bestimmungsortes zur Richtschnur dienen kann oder es kann vertragsmässig, wie vorstehend bemerkt, eine andere Havereiordnung vorgezeichnet sein.

Abs. 4. Den Landesgesetzen bleibt vorbehalten, über das Verfahren bei Aufstellung der Dispache und über die Ausführung derselben Bestimmungen zu treffen.

§ 88.

(Verzögerung der Dispache.)

(Ha. Art. 730.)

Wird die Aufstellung der Dispache verzögert, so ist jeder Betheiligte, unbeschadet seines Anspruchs auf Ersatz des durch die Verzögerung entstandenen Schadens, befugt, die Aufstellung der Dispache durch einen Dispacheur selbst zu veranlassen und zu betreiben.

Zu § 87.

[1]) Die Vertheilung der nach den vorausgehenden Paragraphen als grosse Haverei zu ersetzenden Schäden und Kosten geschieht auf Grund einer besonders aufzustellenden Berechnung: der Dispache. Nach § 11 ist es ja nahe gelegt, wenn auch nicht mehr, wie in früheren Entwürfen, Pflicht, für die vorherige Feststellung des Thatbestandes um das nach § 11—14 vorzunehmende Beweisverfahren besorgt zu sein. Im Gegensatz zum Seerecht würde hier vielfach eine unnöthige Verzögerung eintreten, wenn man den Dispacheur als regelmässig verpflichteten Sachverständigen aufstellen wollte. Bei klarer Sachlage und einfachen Rechnungsverhältnissen wird schon die Aufstellung durch den Schiffer oder für diesen durch den Schiffseigner ausreichen, um eine alle Betheiligten befriedigende Erledigung der Angelegenheit herbeizuführen. Es genügt also, wie in § 87 geschehen — die Fassung ist eine ähnliche, wie bei der Ausstellung von Ladescheinen, vergleiche § 71 — wenn der Schiffer für befugt, auf Verlangen eines Betheiligten aber für verbunden erklärt wird, die Aufstellung der Dispache einem Sachverständigen zu übertragen. Ist der Schiffer aber säumig, die Dispache selbst aufzustellen oder ihre Aufstellung einem Sachverständigen zu übertragen, so muss jedem Betheiligten das Recht zustehen, vorbehaltlich des Schadenersatzanspruches gegen den Schiffer und Schiffseigner die Betreibung der Angelegenheit selbst in die Hand zu nehmen. Als Dispacheure aber werden nun zunächst diejenigen Personen zu berufen sein, welche ein- für allemal hierzu amtlich bestellt sind. Fehlt es an dem Orte, wo die Dispache aufgenommen werden soll, an solchen Personen (z. B. an kleineren Häfen), so soll das Amtsgericht des betreffenden Ortes, wo die Rechnung aufgemacht werden soll, einen solchen Dispacheur zu dem bestimmten Zwecke besonders bestellen. Wenn künftig Dispachen über Havereien aufgemacht werden sollen, wo bereits für Seehavereien Sorge getragen ist, also in den Hansastädten, an den Ostseeplätzen etc., so sind diese Seedispacheure natürlich von selbst bereits dazu geeignet, auch Flussdispachen aufzumachen. Jedenfalls aber ist die Aufstellung solcher Dispacheure vor wie nach Sache der einzelnen Landes-

regierungen. Für den Rhein bestehen bereits solche in Mannheim, Mainz, Cöln etc. Aber auch für das Verfahren des Schiffers oder Dispacheurs bei Aufstellung der Dispache sind im Gesetze nur Grundsätze gegeben. Ebenso wenig sind die rechtlichen Wirkungen der Dispache näher angegeben. Darüber bestehen, soweit das Seerecht in Betracht kommt, schon heute verschiedenartige Grundsätze in den verschiedenen Bundesstaaten. So ist in Preussen und in Mecklenburg, ein Verfahren behufs gerichtlicher Bestätigung der Dispache eingeführt und der bestätigten Dispache wird dann die Bedeutung eines vollstreckbaren Titels beigelegt. In den übrigen deutschen Seestaaten fehlt es (ebenso in der preussischen Provinz Hannover) an besonderen Bestimmungen der Art, so dass die Dispache nur die Bedeutung eines, wenn auch vielleicht qualifizirten, Sachverständigen-Gutachtens hat, so dass zur Durchführung der darin berücksichtigten Ansprüche die Erhebung selbständiger Klagen gegen die Betheiligten nothwendig werden. Eine Einheitlichkeit wird daher auf diesem Gebiete zunächst nicht zu erwarten sein, wenn nicht vielleicht anlässlich der Revision des Ha. auf Grund des bürgerlichen Gesetzbuches eine solche Anregung kommen sollte; in diesem Falle würden die zu erwartenden einzelstaatlichen Verordnungen schon bereits eine gewisse Probezeit hinter sich haben. Jedenfalls ist in der Sachverständigen-Kommission ein Wunsch auf einheitliche Behandlung der Dispache ausgesprochen worden. So viel neuerdings bekannt wird, soll das so geschehen, dass das Königreich Preussen gewillt sei, sein Einführungsgesetz zum Ha., so weit es die Dispache in vorstehend erwähntem Sinne regelt, aufzuheben, weil auch im Seerechte niemals von dieser gerichtlichen Bestätigung Gebrauch gemacht worden sei. Es würde dann Einheitlichkeit in Bezug auf den rechtlichen Charakter der Dispachen im grössten Theile Deutschlands bestehen als blosse Gutachten; ob damit den zu schützenden Schifffahrtsinteressen aber auch gedient ist, wäre freilich eine ganz andere Frage.

²) In den Gu. war der „Frachtführer" dazu in Aussicht genommen. In der Sachverständigen-Kommission wurde gegen die Aufnahme des Frachtführers bemerkt: darnach wäre also wohl der Schiffer persönlich haftbar; da sei es besser, den Schiffer selbst zu setzen. Vom Regierungstisch wurde gesagt, dass es in Wirklichkeit gleich sei, ob man Frachtführer oder Schiffer sage; auf Umwegen über § 4 käme die beschränkte Haft ja auch hier zur Geltung. Natürlich kann statt des Schiffers auch der Schiffseigner die Dispache aufnehmen. Das Letztere wird sogar bei Gesellschaften die Regel sein, speziell auf dem Rheine.

³) Das Handelsgesetzbuch sagt „ohne Verzug"; ein Unterschied beider Ausdrücke ist nicht ersichtlich. Das Wort heisst also: sobald das Schiff in denjenigen Hafen eingefahren ist, wo der Schiffer die Aufnahme einer Dispache beabsichtigt. Da nun aber der Schiffer auch an einem Zwischenorte die Dispache aufstellen kann, entsteht die Frage, ob auch hier die Betheiligten berechtigt sind, die Dispache zu verlangen, wenn der Schiffer nicht will. Man darf annehmen allerdings dann, wenn nicht der Schiffer dem Interesse der Ladungsbetheiligten entgegensetzt, dass durch die Auf

§ 89[1]).

(Pfandrecht des Vergütungsberechtigten.)

(Ha. Art. 727, 733 Abs. 3.)

Abs. 1. Die Vergütungsberechtigten haben wegen der von dem Schiffe zu entrichtenden Beiträge[2]) die Rechte von Schiffsgläubigern (§§ 102 bis 116).

nahme der Dispache, vielleicht nur für einzelne Güter, eine Benachtheiligung der übrigen Ladungsinteressenten herbeigeführt würde. Unter allen Umständen muss die Auslegung des Wortes „unverzüglich“ dem Richter im gegebenen Falle überlassen werden.

[4]) Wo muss dieses Verlangen gestellt werden? Offensichtlich bei demselben Amtsgericht, welches ja auch zur Aufstellung von Dispacheuren nach dem Gesetze berufen ist. Gegen wen muss die Klage wegen Aufstellung einer Dispache gerichtet werden? Nicht blos gegen den Schiffer, sondern auch gegen den Schiffseigner, der ja nach § 4 Absatz 1 Ziffer 2 für die Erfüllung von Dienstobliegenheiten haftet. Das Seegesetzbuch hat noch ausdrücklich die Bemerkung: Handelt er (der Schiffer) dieser Verpflichtung (zur Aufmachung der Dispache) zuwider, so macht er sich jedem Betheiligten verantwortlich. Dieser Satz gilt natürlich auch für die Schifffahrt, wenn es auch nicht ausdrücklich gesagt ist. Vergleiche übrigens auch § 88. Es steht aber auch indirekt in § 7. Hier tritt auch die Frage auf, wann verjährt dieses Recht auf Erfüllung der Verpflichtung des Schiffers, die Aufmachung einer Dispache zu veranlassen? Nach Anschauung von Fuchsberger und Gareis in einem Jahre vom Fälligwerden der Forderung an, vergleiche § 118. Natürlich liegt in der Regelung dieses Paragraphen auch die Möglichkeit, überhaupt keine Dispache aufzumachen, wenn der Schiffer säumig ist, und kein Betheiligter dagegen aufkommt. Es kann auch vertragsmässig das gewollt und vielleicht ein anderer Weg als der der Dispache dafür gefunden werden, oder endlich es kann die Dispache mit Willen der Interessenten auch einem anderen, als einem gerichtlich aufgestellten Dispacheur übertragen werden.

[5]) Betheiligter ist wohl derselbe, wie der Ladungsbetheiligte in § 7 Absatz 2, also Absender oder Empfänger; auch die Versicherungsgesellschaft, jedenfalls indirekt, weil sie dem Versicherer die Bezahlung weigern wird, wenn derselbe nicht auf Dispacheaufmachung drängt.

[6]) Derartige Vorschriften gelten natürlich nur für im Imlande aufzunehmende Dispachen; für die im Auslande aufzunehmenden Dispachen ist in der Regel das Recht des ausländischen Ortes massgebend. Jedenfalls fehlt im Gesetz jede Bestimmung darüber, wie Dispachen im Auslande aufgenommen werden müssen, um im Inlande giltig zu sein.

[7]) Die Dispache beginnt mit einer aus der etwaigen Erklärung und den übrigen Dokumenten entnommenen Darstellung der Vorfälle, welche die Veranlassung des zu dispachirenden Schadens geworden sind. Darauf folgt die Feststellung des Werthes, der für die Beitragspflicht von Schiff

Abs. 2. Auch in Ansehung der beitragspflichtigen Güter steht den Vergütungsberechtigten an den einzelnen Gütern wegen des von diesen zu entrichtenden Beitrags ein Pfandrecht mit den im § 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu[3]). Das Pfandrecht kann jedoch nach der Auslieferung der Güter nicht zum Nachtheile des dritten Erwerbers, welcher den Besitz in gutem Glauben[6]) erlangt hat, geltend gemacht werden.

Abs. 3. Das an den beitragspflichtigen Gütern den Vergütungsberechtigten zustehende Pfandrecht wird für sämmtliche Berechtigte durch den Frachtführer ausgeübt. Die Geltendmachung des Pfandrechts durch den Frachtführer erfolgt, sofern ein vollstreckbarer Titel nicht vorhanden ist, unter entsprechender Anwendung der Vorschriften im Artikel 409 Absatz 2, 3 des Handelsgesetzbuchs[4]).

§ 90.

(Persönliche Haftung der Beitragspflichtigen.)

(Ha. Art. 728.)

Abs. 1. Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung des Beitrags wird durch den Havereifall[5]) nicht begründet.

Abs. 2. Der Empfänger beitragspflichtiger Güter wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme der Güter bekannt ist[6]), dass davon ein Beitrag zu entrichten sei, für den letzteren insoweit[7]) persönlich verpflichtet, als der Beitrag, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätte geleistet werden können.

und Ladung massgebend ist, hierauf eine Schätzung der zu ersetzenden Schäden und Kosten und endlich die Vertheilung des Schadens unter die Interessenten.

Zu §§ 89 u. 90.

[1]) Die Motive des Gesetzes geben über beide Paragraphen folgende, ausserordentlich klare Darstellung:

„Die Verbindlichkeit der zur Beitragsleistung Verpflichteten kann nicht weiter gehen, als bis zum Werthe der durch die Havereimassregeln für sie geretteten Gegenstände; denn die Gefahr, durch deren Abwendung die Beitragspflicht begründet würde, hätte schlimmsten Falles zum Verluste dieses Werthes geführt. Lassen sich hiernach nur die geretteten Gegenstände der Haftung für Forderungen der Vergütungsberechtigten unterwerfen, so muss auf der anderen Seite diesen Berechtigten, wenn sie nicht jeder Sicherheit für die Verwirklichung ihrer Forderungen entbehren sollen, ein Anspruch auf vorzugsweise Befriedigung aus den gedachten Gegenständen gewährt werden.

Diesen beiden Gesichtspunkten suchen die vorstehenden beiden Paragraphen zu entsprechen, einmal in der Feststellung eines Pfandrechtes für die Vergütungsberechtigten und ferner einer beschränkten Haft der Beitragspflichtigen. Die beiden Paragraphen stimmen im Wesentlichen mit Ha. 727 und 728 überein. So ist auch die in Höhe des Werthes der geretteten Ladungsgegenstände eintretende persönliche Haft des Empfängers (§ 90 Absatz 2), welchem bei Annahme der Güter die Beitragspflicht derselben bekannt war, dem Art. 728 Ha. entnommen. Da das Pfandrecht gegen einen Dritten, welcher das Gut im guten Glauben erworben hat, nicht mehr geltend gemacht werden kann (§ 89 Abs. 2) Satz 2 so ist als theilweiser Ersatz die persönliche Haft des Empfängers in dem bezeichneten Umfange nicht zu entbehren. Was nun aber die Geltendmachung des Pfandrechtes selbst betrifft, so regelt sich dasselbe insoweit, als das Pfandrecht der Ladungsbetheiligten am Schiffe in Betracht kommt, nach den die Schiffsgläubiger betreffenden Vorschriften des VII. Abschnittes (§ 103). In Ansehung des Pfandrechtes an der beitragspflichtigen Ladung bestimmt § 89, dass die Geltendmachung dem Frachtführer obliegt (also hier nicht dem Schiffer, obwohl beide Personen häufig genug zusammenfallen) und zwar nicht blos hinsichtlich der ihm selbst gebührenden Vergütungen, sondern auch hinsichtlich derjenigen Entschädigungen, welche für die von anderen Ladungsbetheiligten gebrachten Opfer zu leisten sind. Eine solche Vertretung der Ladungsbetheiligten durch den Verfrachter ist auch im Seerechte anerkannt. Nur ist im Ha. eine weitere Bestimmung über die Art der Geltendmachung des Pfandrechtes nicht getroffen und demnach der Verfrachter in Ermangelung eines vollstreckbaren Titels auf den Weg der Klage gegen die Ladungsbetheiligten verwiesen. Hier aber ist Art. 409 Absatz 2 und 3 Ha. als anwendbar bestimmt, nach welchem zur Befriedigung des Frachtführers für seine Frachtforderung der Verkauf des Frachtgutes von dem Gerichte auch ohne Klage nach Anhörung des Gegners angeordnet werden kann. Die gleichzeitige Erledigung der sämmtlichen durch den Frachtführer wahrzunehmenden Ansprüche in demselben Verfahren ist jedenfalls zweckmässig; andernfalls hätte ja der Frachtführer für einen Theil der betreffenden Forderungen sich des Verfahrens des Art. 409 zu bedienen, für den anderen Theil dagegen eine selbstständige Klage anzustellen. Durch die Vorschrift des Gesetzes wird übrigens nicht ausgeschlossen, dass das Gericht im einzelnen Falle, wenn die Frage der Havereibeiträge streitig und nicht alsbald klar zu stellen ist, die Anordnung des Verkaufes ablehnt und die Betheiligten auf den Prozessweg verweist. Ist ein vollstreckbarer Titel, also namentlich eine nach den Landesgesetzen gerichtlich bestätigte Dispache vorhanden, so bedarf es des Verfahrens nach Art. 409 Ha. selbstverständlich nicht, da hier ohne Weiteres die Zwangsvollstreckung stattfinden kann. Diese Ausführungen zeigen nur wieder, wie wünschenswerth eine einheitliche Verordnung über Dispachewesen in Deutschland oder doch wenigstens ein Austausch der diesbezüglichen Erlasse unter den für die Binnenschifffahrt meist interessirten Bundesregierungen wäre. Vgl. Ziffer 1 zu § 87 oben.

[2]) Eine besondere Sicherstellung ist im Gesetze nicht weiter vor-

§ 91[1]).

(Verkehr in havereibeitragspflichtigen Gütern.)

(Ha. Art. 733.)

Abs. 1. Der Schiffer[2]) darf Güter, auf welchen Havereibeiträge haften, vor deren Berichtigung oder[3]) Sicherstellung nicht ausliefern, widrigenfalls er für die Beiträge insoweit verantwortlich[4]) wird, als diese, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten geleistet werden können[5]).

geschrieben; in der Reichstagsvorlage selbst war allerdings folgende Bestimmung eingeschaltet:

„Für die vom Schiffe zu leistenden Beiträge ist den Ladungsbetheiligten Sicherheit zu bestellen, bevor das Schiff den Ort verlassen darf, wo nach § 86 die Vertheilung der Schäden erfolgen muss."

Dieser Paragraph wurde aber von der Reichstagskommission gestrichen, indem man anerkannte, dass dadurch dem Frachtführer, namentlich wiederum dem Kleinschiffer, dem sofort Sicherheit zu bestellen oft unmöglich sein würde, grosse Erschwerungen entstehen, andererseits auch die Frage keineswegs die Bedeutung habe, wie beim Seerecht. Daraus folgt also indirekt, dass die Ladungsbetheiligten nicht einmal Sicherheitsbestellung verlangen können, bevor das Schiff den Ort verlassen darf; nicht aber folgt daraus, dass sie überhaupt keine Sicherheit verlangen können.

3) § 41 der Konkursordnung sagt: Den Faustpfandgläubigern stehen gleich (Ziff. 8) diejenigen, denen nach dem Ha. an gewissen Gegenständen ein Pfandrecht oder Zurückbehaltungsrecht zusteht, in Ansehung dieser Gegenstände." Das ist der hier in Frage kommende Fall. Und wegen des Faustpfandrechtes sagt § 40: Gläubiger, welche an einer beweglichen, körperlichen Sache des Gemeinschuldners ein Faustpfandrecht haben, können aus den ihnen verpfändeten Gegenständen abgesonderte Befriedigung wegen ihrer Pfandforderung verlangen zunächst wegen der Kosten, dann wegen der Zinsen, zuletzt wegen des Kapitals."

4) Vergleiche diese Paragraphen oben zu § 26.

5) Im Ha. heisst es „an sich"; das Weglassen hat keine praktische Bedeutung, weil ja auch hier in Abs. 2 sofort die Ausnahme angereiht wird.

6) „In gutem Glauben" — „wenn bekannt ist". Wer in gutem Glauben erwirbt, braucht sich auf dingliche Forderungen an der Waare nicht mehr einzulassen, wer aber im bösen Glauben, also wissend, dass dingliche Rechte auf der Waare lasten, erwirbt, ist auch persönlich noch haftbar.

7) Also eben doch nur bis zum Werthe bei Ankunft des Schiffes und Beginn der Löschung. Zufälle also nach Beginn der Löschung treffen Denjenigen, der aus der betreffenden Waare eine Vergütung verlangen will; also Untergang der Waare durch Feuer, durch Konfiskation der Zollbehörde nach Beginn der Löschung treffen den Schiffer nicht.

Abs. 2. Gegen Hinterlegung des beanspruchten Beitrags bei Gericht oder bei einer anderen öffentlichen Hinterlegungsstelle hat die Auslieferung der Güter zu erfolgen.

[6])Abs. 3. Wird diese Hinterlegung verzögert, so ist der Schiffer berechtigt, die Güter in einem öffentlichen Lagerhause oder in anderer sicherer Weise niederzulegen.

Zu § 91.

[1]) Diese Bestimmung über persönliche Verantwortlichkeit des Schiffers, der beitragspflichtige Güter vor Berichtigung oder Sicherstellung der Beiträge ausliefert, entspricht den allgemeinen Grundsätzen über die Haftung des Schiffers für die sorgfältige Ausführung seiner Dienstobliegenheiten. Den durch die Auslieferung geschädigten Ladungsbetheiligten, welche auf Beiträge aus den Gütern angewiesen waren, haftet gegebenen Falles auch der Schiffseigner nach § 3, § 4 No. 3. Eine besondere Bestimmung dahin, dass derselbe auch persönlich, d. h. nicht blos mit Schiff und Fracht verpflichtet werde, wenn die Auslieferung der Güter auf dessen Anordnung geschehen ist (Ha. 733 Abs. 2), erscheint mit Rücksicht auf die allgemeine Vorschrift in § 7 Abs. 3 entbehrlich.

[2]) Auch hier hiess es ursprünglich „Frachtführer". Wie zu § 90 bereits bemerkt, ist durch die Ersetzung des „Frachtführers" durch den „Schiffer" im wirthschaftlichen Resultate nichts geändert.

[3]) Die Sicherstellung ist also der Berichtigung gleichgestellt. Daraus folgt indirekt nur, was schon bei dem vorausgehenden Paragraphen bemerkt ist: das Recht, Sicherstellung zu verlangen, hat der Schiffer, nur nicht in dem Umfange des von der Reichstagskommission gestrichenen Paragraphen, wodurch eine Verzögerung der Reise des Schiffers herbeigeführt würde.

[4]) Also auch hier eine persönliche Verantwortung und zwar des Schiffers.

[5]) Ueber den Umfang dieser Haft gilt dasselbe, wie bei der persönlichen Verantwortlichkeit des Empfängers; vergleiche den vorausgehenden Paragraphen und das dazu Bemerkte. Eine ähnliche Bestimmung war in § 64 von der Regierung vorgesehen, wurde aber dort gestrichen. Dagegen wurde die hier ursprünglich vorgeschlagene Bestimmung vervollständigt. Dieselbe lautete nur: „Gegen Hinterlegung des beanspruchten Beitrages hat die Auslieferung der Güter zu erfolgen. Die Bestimmungen des § 64 finden Anwendung." Diese Vervollständigung ist aber in der Hauptsache eine Folge der Weglassung des § 64 gewesen, der ja, wie gesagt, gestrichen wurde.

[6]) Absatz 3 ist auch nur eine aus natürlichen Gründen erfolgte Ergänzung. Die hier gebrauchte Sprachweise entspricht jener in § 52 Abs. 1. Vergleiche denselben.

Sechster Abschnitt.

Zusammenstoss von Schiffen, Bergung und Hülfeleistung.

§ 92[1]).

(Folgen des Zusammenstosses von Schiffen.)

In Bezug auf die Schadensersatzpflicht beim Zusammenstosse von Schiffen auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern finden die Vorschriften der Artikel 736 bis 741 des Handelsgesetzbuchs[2]) mit der Massgabe entsprechende Anwendung, dass an die Stelle des Rheders der Schiffseigner tritt.

[1]) Der ganze Abschnitt über die Schadensersatzpflicht bei Zusammenstoss von Schiffen enthält in der Hauptsache nur Nutzanwendungen aus dem allgemeinen Grundsatze der Haftung des Rheders für das Verschulden der Schiffsbesatzung. Immerhin werden nach den Motiven durch diese Bestimmungen auch einzelne Verschiedenheiten der Landesrechte ausgeglichen. Das gilt besonders für den Einfluss eines zusammentreffenden Verschuldens der Besatzungen beider Fahrzeuge (Art. 737 Ha.). Schon aus diesem Grunde ist die Ausdehnung der fraglichen Vorschriften auf die Binnenschifffahrt angezeigt. Aber eine vollständige Uebereinstimmung der für die See- und Binnenschifffahrt geltenden Vorschriften ist auch mit Rücksicht auf die Fälle des Zusammenstosses von Schiffen beider Gattungen ebenso wünschenswerth, wie das oben von der Haftung im Allgemeinen gesagt ist. Schon bis jetzt sind in den meisten deutschen See-Staaten die fraglichen Vorschriften auf Binnenschiffe für anwendbar erklärt: durch Einführungsgesetz in Hamburg § 54, Bremen § 46, Mecklenburg § 73, Oldenburg § 33, Hannover § 39, Schleswig-Holstein § 78.

[2]) *Art. 736. Wenn zwei Schiffe zusammenstossen und entweder auf einer oder auf beiden Seiten durch den Stoss Schiff oder Ladung allein, oder Schiff und Ladung beschädigt werden oder ganz verloren gehen, so ist, falls eine Person der Besatzung des einen Schiffes durch ihr Verschulden den Zusammenstoss herbeigeführt hat, der Rheder dieses Schiffes nach Massgabe der Art. 451 und 452 verpflichtet, den durch den Zusammenstoss dem anderen Schiff und dessen Ladung zugefügten Schaden zu ersetzen.*

Die Eigenthümer der Ladung beider Schiffe sind zum Ersatze des Schadens beizutragen nicht verpflichtet.

Die persönliche Verpflichtung der zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen, für die Folgen ihres Verschuldens aufzukommen, wird durch diesen Artikel nicht berührt.

Der Zusammenstoss von Schiffen (abordage, collision) ist in folgender Weise möglich:

1. der Zusammenstoss erfolgte durch Verschulden:
 a) einer Person der Besatzung des einen der kollidirenden Schiffe (davon handelt Art. 736 und 741),

b) von Personen der Besatzungen beider Schiffe (Art. 737),
c) eines Zwangslootsen (Art. 740),
d) einer fremden (unter a—c nicht erwähnten) Person. Dieser Fall wird hier überhaupt nicht geregelt;

2. der Zusammenstoss erfolgt durch Zufall (Art. 737);
3. der Grund des Zusammenstosses konnte nicht ermittelt werden.

Verschiedene Gesetzgebungen haben nun in mehreren dieser Fälle eine Regelung nach der grossen Haverei für geboten erachtet; das will aber Ha. keineswegs, deshalb ist auch in Art. 736 Abs. 2 ausdrücklich die Mitleidenschaft der Ladungen beider Schiffe ausgeschlossen.

Was nun speziell Art. 736 betrifft, so handelt es sich hier um den Fall, wo der Zusammenstoss der Schiffe durch das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung herbeigeführt ist. Dieses Verschulden kann Thun oder Unterlassen sein, vorausgesetzt, dass durch letzteres eine rechtlich bestehende Verbindlichkeit verletzt worden ist. Es ist ein solches anzunehmen, sowohl bei einem Verstoss gegen die speziell zur Verhütung von Schiffskollisionen auf einzelnen Stromgebieten erlassenen Bestimmungen als auch gegen die allgemeinen schifffahrtspolizeilichen und die die allgemeinen Obliegenheiten der Schiffsbesatzung überhaupt regelnden gesetzlichen Vorschriften, aber auch bei jedem Mangel gehöriger Wachsamkeit und bei Vernachlässigung irgend einer von der gewöhnlichen Praxis auf Binnenflüssen oder durch besondere Umstände des Falles gebotenen Vorsicht; also auch bei Unterlassung der Ausführung derjenigen Manöver, welche zur Vermeidung von Schäden geeignet erscheinen können. Die wichtigsten und häufigsten Fälle einer Verschuldung sind: Nichtanbringen oder vorschriftswidriges Anbringen von Laternen und überhaupt von Signalen bei Tag und bei Nacht, die Nichtanwendung von Nebelsignalen bei Nebelwetter, Missachtung und falsche Auslegung von Steuerregeln etc. etc. Diese Beispiele sind aus der Seepraxis genommen, sie kommen aber ebenso gut auf Binnenflüssen vor. Es sei erinnert an die zahlreichen schifffahrts- und strompolizeilichen Vorschriften auf der Elbe (W. Schulz, Magdeburg 1889) sowie die Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein von 1887. Daraus liessen sich zahlreiche Beispiele verschuldeten Thuns oder Unterlassens zitiren, welche als ein Verschulden im Sinne des Art 736 zu erachten wären.

Wer hat das Verschulden zu beweisen? Derjenige, welcher daraus einen Ersatzanspruch herleitet. Doch ist nicht nothwendig, dass zur Begründung der Klage eine bestimmte Person der Besatzung als der Schuldige bezeichnet wird, es genügt, wenn als Ursache des Zusammenstosses ein solches Verhalten des anderen Schiffes behauptet und dargethan wird, welches erfahrungsgemäss nur durch eine auf demselben vorgekommene schuldvolle Handlung oder Unterlassung herbeigeführt sein kann. Freilich wird das blosse äussere Vorkommen einer Ordnungswidrigkeit auf dem Schiffe noch kein zwingender Grund für den Richter sein, sofort die Ersatzpflicht des betreffenden Schiffseigners ohne Weiteres anzunehmen, da das Gesetz ein Verschulden fordert; eine unverschuldete Ordnungswidrigkeit ist wirkungslos. Es ist das eben Sache des Ersatz fordernden Schiffseigners,

das subjektive Verschulden des anderen Schiffseigners bezw. seiner Leute nachzuweisen; wird z. B. der Anspruch darauf gegründet, dass die Lichter nicht in der vorgeschriebenen Weise gebrannt haben, so könnte dem gegenüber vielleicht eingewendet werden, die Lichter haben gebrannt und sind ohne Verschulden des Schiffseigners erloschen, oder es wird geklagt, weil das andere Schiff mit ungeminderter Schnelligkeit, die mit Kollisionsgefahr verbunden ist, vorgefahren, wogegen erwidert werden könnte, dass diese Schnelligkeit bei gehöriger Umsicht nicht zu verkennen war etc. etc. Es kann das Verhalten eines Schiffes schon an sich ordnungswidrig sein: so, wenn ein befestigt liegendes Schiff von einem fahrenden oder treibenden Schiffe angerannt wird u. s. w. Auch zu diesen Beispielen liessen sich aus der Rhein- und Elbepolizei zahlreiche Analogieen zitiren. Natürlich muss zwischen der verschuldeten Ordnungswidrigkeit und der stattgehabten Kollision ein Kausalnexus bestehen, die letztere muss die Wirkung, die erstere die Ursache wirklich gewesen sein. Diesen Kausalzusammenhang hat aber nicht der beschädigte Kläger zu beweisen, sondern es ist Sache des Beklagten, den Nichtzusammenhang darzuthun. Wenn z. B. einem Schiffseigner vorgeworfen wurde, die Kollision sei zu Stande gekommen, weil die Anker nicht klargehalten und zu geeigneter Zeit ausgeworfen worden seien, könnte darauf erwidert werden: an der betreffenden Stelle sei gar kein Ankergrund, die Anker würden dort gar nicht gehalten haben. Die Art des Beweises wird hier meist Indizienbeweis sein, da die betheiligten Personen ja die einzigen Zeugen des Vorfalles gewesen sind, um so schwieriger sind daher diese Beweise, wo es an Autopsie unparteiischer Personen in der Regel fehlt. Zumeist wird der Beweis eben durch Sachverständige geführt. Es ist dabei aber wie überall: Sache des Richters ist es, wen er als Sachverständigen zuziehen will, nautische Kenner oder nicht; auch ist er an deren Darlegungen keineswegs gebunden. Die Parteien haben nicht einmal das Recht, zu verlangen, dass solche Sachverständige zugezogen werden.

Welcher Schaden ist zu ersetzen? Der ganze dem beschädigten Schiffe verursachte Verlust und Aufwand, welcher den Umständen nach zu vermeiden war, aber nicht blos die eigentlichen Wiederherstellungs-, also Reparaturkosten und die damit verbundenen Nebenkosten, (Bugsiren, Leichtern, Besichtigungs- und Taxationskosten, Kosten des Aus- und Wiedereinladens, Lagerung der Ladung, Verpflegung der Passagiere, Heuergelder und Unterhaltungskosten der Besatzung, Steinkohlenverbrauch etc.) im Falle der Beschädigung nicht nur der Minderwerth derselben, sondern auch der mittelbare Schaden; nicht blos der wirkliche Schaden, sondern auch der entgangene Gewinn. Beim Ersatz der Reparaturkosten dürfen aber nicht die Grundsätze des Havarie-grosse-Rechtes angewandt werden, so dass etwa wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu ein Drittel des Betrages in Abzug gebracht werden dürfte u. s. w. — Noch zwei Fälle mögen besonders behandelt werden: ein Remorqueur (Schlepper) kollidirte mit dem Schiffe, das er schleppte. Hier hat ein Lübecker Gericht entschieden, dass dieser Fall nicht unter Art. 736 passe. Das Schleppen beruhe auf einem Dienstmiethevertrag — locatio conductio operis — und sei des-

halb nach den Grundsätzen dieses Vertrages zu behandeln. Der Schlepper, als derjenige, der sich erboten hat, ein bestimmtes Werk mit einem bestimmten Verkehrsmittel zu vollführen, trägt dann den Zufall, welcher in dem durch das Anfahren des geschleppten Schiffes verursachten Schaden liegt. — Wieder ein anderer Fall ist aber: Wie, wenn Jemand von der Besatzung des Schleppschiffes Schuld ist, dass das geschleppte Schiff mit einem andern Schiffe kollidirt? Dazu hat das Reichsgericht Bd. XX 87 entschieden, dass ein Mitglied der Besatzung des schleppenden Schiffes betrachtet werden muss wie ein Mitglied der Besatzung des geschleppten Schiffes und dass, trotzdem es im Ha. heisst: eine Person der Besatzung auf dem Schiffe und, obwohl vielleicht der Gesetzgeber an den Fall des Schleppens hierbei gar nicht gedacht hat, die massgebende Erwägung sei: Das geschleppte Schiff bedient sich in seinem, bezw. des Schiffseigners Interesse der bewegenden Kraft des Schleppers und entsagt damit freiwillig der freien Bewegung, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden. Man wird sich gleicher Erwägung auch auf den Binnenflüssen nicht wohl entziehen können. Bezüglich der Haftung des Schiffseigners im Verhältniss zum Schiffer vergleiche § 3 und 4 und die Anmerkungen hierzu, wo ja auch die Frage der sogenannten nautischen Versehen behandelt ist. Dort ist ja auch das Nähere über die persönliche Verpflichtung der in Betracht Kommenden gesagt und speziell die Ausnahme für den sein Schiff selbst führenden Schiffer dargelegt. Endlich ist noch der Fall zu erwähnen, was geschähe, wenn auf deutschen Binnenflüssen zwei fremde Schiffe, also etwa ein holländisches und ein englisches, Kollision haben. Auch dieser Fall ist nach dem Ha. zu behandeln, wenigstens ist das für die See in diesem Sinne anerkannt, R.G XXI 137—142. Aber auch dann, wenn die Kollision deutscher Schiffe im Ausland stattfand, gilt in Betreff der Grundsätze über die Beweislast das Recht des Heimathsortes. R.O.H.G. XXIV 85, 86. Der beschädigte Ladungseigenthümer wird also sowohl gegen den Schiffseigner des schädigenden wie des beschädigten Schiffes Klage erheben.

Art. 737. Fällt keiner Person der Besatzung des einen oder des anderen Schiffes ein Verschulden zur Last, oder ist der Zusammenstoss durch beiderseitiges Verschulden herbeigeführt, so findet ein Anspruch auf Ersatz des dem einen oder anderen oder beiden Schiffen zugefügten Schadens nicht statt.

Auch in Art. 737 ist nur von Schiffen, nicht Ladungen die Rede; die Frage wegen der Ladungen wird nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen entschieden. Dem hier gegebenen Falle steht gleich, wenn nicht ermittelt werden kann, ob Zufall, ob Verschulden die Kollision verursacht hat. Wegen der beiderseitigen Verschuldungen wird nicht unterschieden, ob dieselben etwa von einer Person ausgehen, für die der Rheder gar nicht haftet, oder ob etwa das eine Versehen grösser war als das andere. In einem Falle, wo behauptet wurde, dass an dem Zusammenstoss zweier Schiffe die Besatzung eines dritten ebenfalls der Rhederei des beschädigten Schiffes angehörigen Schiffes schuld sei, wurde auch Art. 737 in Anwendung gebracht. R.G. I 45.

Art. 738. Die beiden vorstehenden Artikel kommen zur Anwendung ohne

Unterschied, ob beide Schiffe oder das eine oder das andere sich in der Fahrt oder im Treiben befinden, oder vor Anker oder am Lande befestigt liegen.

Das Wort „im Treiben befindlich“ soll andeuten, dass der Artikel auch auf befestigte, nicht aber losgerissene Schiffe sich beziehe. — Im Entwurf des Ha. war die Vermuthung aufgestellt gewesen, dass, wenn ein segelndes Schiff und ein am Anker oder am Lande befestigtes Schiff zusammenstossen, ersteres die Schuld trägt; das wurde ausdrücklich abgelehnt, und so liegt in dieser Ablehnung ein Wink für die Auffassung der unter Art. 738 gehörigen Rechtsfragen.

Art. 739. Ist ein durch den Zusammenstoss beschädigtes Schiff gesunken, bevor es einen Hafen erreichen konnte, so wird vermuthet, dass der Untergang des Schiffes eine Folge des Zusammenstosses war.

Das praktische Bedürfniss hat diese Rechtsvermuthung erzeugt, gegen welche allerdings, was aber schwerlich der Fall sein wird, der Gegenbeweis angetreten werden kann, dass das Sinken durch eine andere Veranlassung als Kollision herbeigeführt ist.

Art. 740. Wenn sich das Schiff unter der Führung eines Zwangslootsen befunden hat und die zur Schiffsbesatzung gehörigen Personen die ihnen obliegenden Pflichten erfüllt haben, so ist der Rheder des Schiffes von der Verantwortung für den Schaden frei, welcher durch den von dem Lootsen verschuldeten Zusammenstoss entstanden ist.

Ueber den Zwangslootsen und dessen Bedeutung vgl. § 3 Abs. 2 nebst den dazu gemachten Bemerkungen; es ist eben ein Lootse, den der Schiffer in Folge obrigkeitlicher Anordnung an Bord nehmen muss. Das blosse Fahren in einem Lootsenwasser, in welchem man sich gerne eines Lootsen bedient, die Thatsache, dass solche Lootsen von Verwaltungsbehörden aufgestellt sind, genügt nicht: also etwa die Steuerleute, wie sie auf dem gebirgigen Theil des Rheins verwendet zu werden pflegen u. s. w. Auf diese Lootsen kann sich der Kapitän niemals unter Hinweis auf Art. 740 Ha. berufen. Der Schiffer, bezw. der Schiffseigner ist dadurch, dass er sich freiwillig eines solchen Steuermannes bedient, keineswegs entlastet. Die Entlastung durch Art. 740 kommt dem Besitzer des beschädigenden Schiffes nicht nur gegenüber seinen eigenen Ladungsinteressenten, sondern auch gegenüber jenen des beschädigten Schiffes zur Geltung.

Art. 741. Die Vorschriften dieses Abschnittes kommen auch dann zu Anwendung, wenn mehr als zwei Schiffe zusammenstossen. Ist in einem solchen Falle der Zusammenstoss durch eine Person der Besatzung des einen Schiffes verschuldet, so haftet der Rheder des letzteren auch für den Schaden, welcher daraus entsteht, dass durch den Zusammenstoss dieses Schiffs mit einem anderen der Zusammenstoss dieses anderen Schiffes mit einem dritten verursacht ist.

Das R.O.H.G. hat schon im Jahre 1871 folgende Sätze ausgesprochen: „Das Schiff, welches eine Kollision mit einem anderen Schiffe schuldvoll veranlasst, haftet auch für den Schaden, welcher dadurch entsteht, dass das letztere Schiff ein drittes Schiff beschädigt. Diese Haftbarkeit wird dadurch nicht aufgehoben, dass das zuerst angerannte Schiff nunmehr auch

§ 93[1][2].

(Voraussetzungen der Bergung und Hülfeleistung.)

(Ha. Art. 742.)

Abs. 1. Wird ein in Gefahr befindliches[3]), von der Schiffsbesatzung verlassenes[4]) Schiff[5]) oder wird aus einem solchen[6]), vom Untergange unmittelbar bedrohten[7]) Schiffe die Ladung ganz oder theilweise geborgen[8]), so hat der Berger[9]) Anspruch auf Bergelohn.

seinerseits ein Versehen beging, resp. eine zur Vermeidung weiteren Schadens dienliche Massregel unangewendet liess. Der thatsächliche Fall war folgender: Der transatlantische Schraubendampfer „Silesia" fuhr mit einer Schnelligkeit von 12 (See-) Meilen, also ungefähr 3 geographischen Meilen in der Stunde elbeabwärts und gelangte dabei an eine schon an sich enge, überdies durch eine dort im Strom befindliche Untiefe noch mehr beschränkte Strecke des Fahrwassers bei Blankenese. Vor sich hatte die „Silesia" das ebenfalls abwärts gehende mit einer Schnelligkeit von 6—8 Seemeilen in der Stunde, also bedeutend langsamer als sie fahrende Dampfschiff „Thor". Beide Schiffe hatten demnächst eine im Fahrwasser vor Anker liegende Galliote zu passiren und ihnen kam entgegen ein von einem Bugsirdampfer, dem „Konkurrent", geschlepptes Barkschiff, der „Christel", das durch Wind und Fluth gefördert, also ebenfalls in schneller Fahrt begriffen. Etwas weiter elbeabwärts im Fahrwasser lagen einige andere Schiffe vor Anker, welche der Schleppdampfer und der „Christel" mit Steuerbordseite (links) passirt hatte; der „Thor" wich der mit ungeminderter Schnelligkeit sich nähernden „Silesia" links aus und diese passirte ihn rechts. In dem Zeitpunkte, als die „Silesia" an der Steuerbordseite des „Thor" sich befand, gerieth dieser in eine Schnelligkeit, welche derjenigen der „Silesia" gleichkam. Als die in Folge dessen nebeneinander fahrenden beiden Schiffe der Stelle sich näherten, an welcher sie den bugsirten „Christel" zu passiren hatten, machte der „Thor" eine Drehung, so dass er mit der Steuerbordseite seines Hinterschiffes, wenn nicht wirklich mit der „Silesia" zusammentraf, dennoch in grösste Nähe zu ihr kam und entweder durch wirklichen Anprall oder durch den von der „Silesia" ausgehenden Wasserdruck quer über das Fahrwasser nach Süden getrieben wurde und dort mit dem „Christel" unter schweren Beschädigungen für ihn und dieses Schiff kollidirte."

Zu § 93.

[1]) In der Sachverständigen-Kommission zur Berathung der Gu. wurde ausgeführt: Auch für Vorschriften, betreffend Bergung und Hülfeleistung liegt ein praktisches Bedürfniss vor, weil auch auf den Binnen-Stromgebieten thatsächlich dieser Fall vorkommt, und eben daher auch die Ansprüche derjenigen Personen, welche geborgen oder Hülfe geleistet haben, gegenüber dem Schiffseigner fest begrenzt werden müssen. Aber auch hier kann man nicht weiter gehen, als auf die Haft für Schiff und Fracht. Die

Abs. 2. Wird ausser den bezeichneten Fällen[10]) ein Schiff oder[11]) dessen Ladung aus einer Schifffahrtsgefahr durch die Hülfe dritter Personen gerettet, so haben diese Anspruch auf Hülfslohn.

[12])Abs. 3. Der Besatzung des Schiffes steht ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

mehreren Paragraphen über Bergung und Hülfeleistung lehnen sich an das Seerecht an, aber mit erheblichen, durch die gegebenen Verhältnisse gebotenen Beschränkungen. Es könnte die Frage entstehen, ob man nicht beide Begriffe zusammenwerfe in einen. Im Entwurfe La. ist dieser Unterschied verwischt worden. In der Sachverständigen-Kommission wollte man denselben lediglich in die Motive verweisen. Immerhin handelt es sich um ganz verschiedene Dinge: bei der Bergung handelt es sich um ein von der Schiffsmannschaft verlassenes Schiff. Wird aber ein Schiff oder dessen Ladung durch Hilfe dritter Personen gerettet, so liegt eine Hülfeleistung vor. Auch wird nur bei Bergung die sofortige Anzeige erwartet, falls der Bergelohn nicht ausgeschlossen sein soll. Aehnlich auch die Motive zur Vorlage an den Reichstag. Die Fälle, in welchen die Lage eines Schiffes derart gefährdet ist, dass es zur Rettung des Beistandes dritter Personen bedarf, sind auch bei dem Betriebe der Binnenschifffahrt nicht selten. Das gilt nicht nur für die unteren, der See zunächst gelegenen Stromtheile, sondern auch für die weiter aufwärts gelegenen Strecken. Wird eine solche Gefahr in der That durch das Eingreifen dritter Personen, insbesondere der Besatzung anderer Fahrzeuge, beseitigt, so liegt es in der Billigkeit, dass den helfenden Personen eine ihren Leistungen entsprechende Vergütung zu Theil wird. Die rechtliche Anerkennung und Sicherung dieses Vergütungsanspruches ist zugleich geeignet, die Bereitwilligkeit zur Beistandsleistung in Gefahren zu fördern. Der Bestimmung, dass die Vergütung auch dann, wenn sie nicht vorher schon bedungen ist, geleistet werden muss, entspricht der schon gegenwärtig im Binnenschifffahrtsverkehr herrschenden Anschauung. Bereits die Elbschifffahrtsakte vom 23. Juni 1820 setzte im Artikel 26 den Anspruch auf Berge- und Hülfslohn als rechtsbegründete Forderung voraus. Im geltenden Rechte fehlte es jedoch, soweit sich nicht allenfalls die Bildung eines Gewohnheitsrechts nachweisen lässt, an besonderen Vorschriften, und die Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes über nützliche Verwendung und über den Fundlohn sind nicht geeignet, diese Lücke auszufüllen. Deshalb waren die gegebenen Vorschriften in § 93 und folgenden geboten. Auch hat ja dieses Gesetz eine grössere Zahl bevorrechteter Pfandrechte an Schiff und Ladung anerkannt, unter welchen die Bergungs- und Hülfskosten jedenfalls nicht unberücksichtigt bleiben konnten.

[2]) § 93 unterscheidet in Uebereinstimmung mit dem Seerecht zwischen Bergung und Hülfeleistung. Die Bergung umfasst ausschliesslich die Fälle, in welchen der gerettete Gegenstand der thatsächlichen Verfügungsgewalt der Schiffsbesatzung entzogen war und vom Berger selbst in Besitz

genommen und in Sicherheit gebracht ist. Unter den Begriff der Hülfeleistung fallen die sonstigen Arten der Beistandsgewährung zur Rettung von Schiff oder Ladung. Die Unterscheidung ist in der Natur der Sache begründet, und das Gesetz behält sie daher mit der Massnahme bei, dass es die Fälle, in welchen eine Vergütung wegen Bergung beansprucht werden kann, enger begrenzt, als es im Seerechte geschehen ist. Eine solche Einschränkung rechtfertigt sich durch die bei der Binnenschifffahrt besonders nahe liegende Gefahr, dass Schiffe oder Ladungsgüter, welche zeitweise von der Besatzung unbeaufsichtigt gelassen sind, unter dem Vorwande der Bergung von Unbefugten ohne Noth in Besitz genommen werden könnten, um demnächst einen Anspruch auf Bergelohn hieraus abzuleiten. In Abweichung von Art. 742 erkennt unser Gesetz den Anspruch auf Bergelohn nur an, wenn entweder das gefährdete Schiff selbst oder doch aus demselben die Ladung oder ein Theil der Ladung geborgen ist; und wenn in jenem wie in diesem Falle zugleich das Schiff von der Besatzung verlassen, im zweiten Falle aber ausserdem vom Untergange unmittelbar bedroht war. Abgesehen von diesen Fällen wird im Gesetz ein Vergütungsanspruch nur für Hülfeleistung d. h. für einen der Besatzung des gefährdeten Schiffes geleisteten Beistand gewährt. Ist durch besondere Vereinbarung eine Vergütung zugesagt, während nach dem Gesetze ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht gegeben ist, so ist diese Zusage zwar bindend, die Vorschriften über den Berge- und Hülfslohn, namentlich über das damit verbundene Pfandrecht greifen aber dann nicht Platz. In Bezug auf Schiffstheile oder Güter, welche auf dem Wasser treiben, oder an das Ufer gespült sind und von hier aus in Sicherheit gebracht werden, wird vom Gesetze ein Anspruch auf Bergelohn nicht anerkannt. Hier kommt das bürgerliche Recht über Fundlohn in Betracht. Die Bestimmungen der Strandordnung können ohnedies nicht hierher bezogen werden.

[3]) In den Gu. hiess es: Ein auf dem Wasser treibendes Schiff. Das hielt man nicht für korrekt und daher die Aenderung in dem Texte.

[4]) Das Verlassen des Schiffes braucht nicht nothwendiger Weise auch eine Verfügung über das Schiff gegenüber der Schiffsbesatzung in sich zu schliessen. Im Ha. sind deshalb beide Momente angegeben, hier nicht; hier genügt also das thatsächliche Fehlen von einer Schiffsbesatzung auf dem in Frage kommenden Schiffe, also von auf dem Schiffe angestellten Personen, die also mit der Schiffsleitung und Verwaltung in Beziehung stehen.

[5]) Natürlich das Schiff im weitesten Sinne dieses Gesetzes, also z. B. etwa das Rettungsboot eines grösseren Schiffes etc.

[6]) Also auch das vom Untergang unmittelbar bedrohte Schiff muss von der Schiffsbesatzung verlassen sein, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 1 zutreffen sollen.

[7]) In der Sachverständigen-Kommission wurde angefragt, ob nur das unmittelbar bedrohte oder auch das gesunkene Schiff hier gemeint sein soll, oder ob beide Arten von Schiffen einander gleich stünden; darauf wurde vom Regierungstische bemerkt: Die Bezeichnung „unmittelbar bedroht“ soll verhindern, dass bei einer nicht unmittelbar drohenden

§ 94[1]).

(Festsetzung und Bemessung des Berge- und Hülfslohnes.)

(Ha. Art. 744—749.)

Abs. 1. In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes[2]) unter Berücksichtigung der Umstände des Falles[3]) durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt.

Abs. 2. Der Berge- und Hülfslohn umfasst zugleich die Vergütung für die Aufwendungen[4]), welche zum Zweck des Bergens und Rettens[5]) geschehen sind[6]).

Gefahr die Leute schon anfangen, das Schiff auszuräumen. Also wird man sagen können: auch bei einem gesunkenen oder richtiger sinkenden Schiffe seien auch noch die Anforderungen des Absatzes 1 erfüllt, der ja nur die unterste Grenze der Wassernoth markiren will.

[8]) Das Seerecht spricht hier schon im ersten Satze von den bergenden „dritten Personen" und verweist dann diese Personen auf den Bergelohn. Nun ist ja allerdings durch Absatz 3 schon gesagt, dass die Bergenden nie die Besatzung des Schiffes sein könne, wohl aber Leute, die nicht zur Besatzung gehören. Vergleiche § 3 Absatz 2. Nach dem Seerechte könnte man also im Zweifel sein, ob die nicht zur Schiffsbesatzung Gehörenden Berger sein können; hier nicht, anders im nächsten Absatze.

[9]) Nur der günstige Erfolg hat rechtliche Bedeutung; wenn der Versuch einer Bergung gemacht wird, so entsteht kein Anspruch auf Bergelohn.

[10]) Das Unterscheidungsmerkmal zwischen Bergung und Hülfeleistung besteht also darin, ob die Leitung der ganzen Unternehmung in der Hand der Rettenden oder in der Hand der Besatzung sich befindet, bezw. ob die Berger die in Sicherheit gebrachten Güter in ihren Gewahrsam nehmen oder ob letztere im Gewahrsam der Besatzung bleiben und diese die volle Herrschaft über dieselben behält. Die Annahme der Bergung hielt man in der seinerzeitigen Kommission zur Berathung des Seegesetzbuches dadurch noch nicht für ausgeschlossen, dass den Bergern von der Besatzung bei Ausführung der Unternehmung einiger Beistand geleistet wurde. Immerhin lässt sich dann, wenn der Kapitän und die Mannschaft auf dem Schiffe geblieben sind und ersterer zugleich nur im Stande ist, das Kommando zu führen, die letztere, die Schiffsarbeiten vorzunehmen, nicht sagen, dass das Schiff der Besatzung entzogen wäre.

[11]) Es braucht also nur eines von beiden gerettet zu werden, so liegt Anlass zum Hülfslohn vor. Eben deshalb ist auch in der Regel der Hülfslohn geringer, als der Bergelohn, weil die Hülfeleistung weniger Anstrengung voraussetzt, als das Bergen. Auch die sittliche Ueberwindung, das Geborgene wieder zur Verfügung zu stellen, ist Voraussetzung.

[12]) Der Grund für diese Massregel ist, zu verhüten, die Mannschaft der Versuchung auszusetzen, absichtlich eine Strandung herbeizuführen.

Abs. 3. Nicht darin enthalten[7]) sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräusserung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden[8]) Zölle und sonstigen Abgaben.

Abs. 4. Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder [9])Hülfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräthe ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat, und der nach Abzug der Kosten (Abs. 3) verbliebene Werth derselben.

Zu § 94.

[1]) Dieser Paragraph schliesst sich im Wesentlichen den Art. 744—746 Ha. an. „Ein richterliches Ermässigungsrecht gegenüber einer während der Gefahr getroffenen Vereinbarung über die Höhe des Berge- und Hülfslohnes, wie es in der Sachverständigen-Kommission ernstlich verlangt wurde, ist im Gesetze nicht vorgesehen worden; ein Bedürfniss hierfür sei, soweit bekannt, bei der Binnenschifffahrt bisher nicht hervorgetreten, und die Möglichkeit, dass eine solche Bestimmung missbräuchlich benutzt wird, um eine übernommene Verpflichtung nachträglich ohne Grund anzufechten, lasse sich nicht in Abrede stellen. Ebenso hat der Gesetzgeber die einzelnen Vorschriften der Art. 747—749 Ha. über den Werth der geretteten Gegenstände auf den Berge- und Hülfslohn, sowie über die Höhe des Hülfslohnes im Vergleich mit dem des Bergelohnes bei der Binnenschifffahrt entbehrlich und für die Verhältnisse derselben auch nicht ohne Weiteres zutreffend erachtet."

[2]) Dieser Lohn besteht natürlich in Geld. In der Kommission zur Berathung des Ha. wurde eine Vergütung in natura der gestrandeten Waare verlangt, aber abgelehnt. Auf dem Wege des Vertrages unter den sämmtlichen Betheiligten kann dieses aber allerdings auch heute noch geschehen.

[3]) Also unter Berücksichtigung der im Absatz 4 betonten Momente.

[4]) Aufwendung ist es auch, wenn der Rettende dieserhalb kontraktbrüchig wird und ihn dadurch eine Verpflichtung überkommt.

[5]) Nicht hierher gehören die bei den Rettungsmassregeln für Menschenleben entstandenen Beschädigungen von Fahrzeugen, Geräthschaften, Grundstücken etc. Hiefür ist besonders Ersatz zu leisten. Nicht besonders ersetzt wird die Aufwendung von Materialien, Booten, Wagen etc. Das steckt im Berge- bezw. Hülfslohn.

[6]) Besondere Bezahlung für die erste Anzeige einer Strandung ist in der Binnenschifffahrt nicht vorgesehen.

[7]) D. h. dieselben sind besonders zu vergüten.

§ 95[1].

(Eine Mehrheit bei der Bergung oder Hülfeleistung.)

(Ha. Art. 750, 751.)

Abs. 1. Haben sich mehrere Personen an der Bergung oder Hülfeleistung betheiligt, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Massgabe der persönlichen und sachlichen[2]) Leistungen der Einzelnen[3]) vertheilt.

Abs. 2. Zur entsprechenden Theilnahme sind auch diejenigen berechtigt, welche sich in derselben Gefahr der Rettung von Menschen unterzogen haben[4]).

[8]) In den Gu. hiess es: von denselben zu entrichtenden Zölle. Die Aenderung ist eine lediglich redaktionelle, weil die Waare nicht in dieser Art personifiziert werden kann.

[9]) Ursprünglich war hier überhaupt nur vom Bergelohn die Rede, nicht vom Hülfslohn. Auch war lediglich auf den Werth der geborgenen Gegenstände Rücksicht zu nehmen vorgeschlagen. In der Sachverständigen-Kommission aber wünschte man die Hereinnahme des Art. 746. Dagegen ist aus der Aufzählung keineswegs ersichtlich, dass die verschiedenen, hier aufgezählten Momente verschiedenwerthig bei der Würdigung des Richters in Anschlag kommen sollten. In der Sachverständigen-Kommission wurde, besonders versicherungsseits, verlangt, der Werth sollte vorerst das letzte Moment bei der Berechnung sein. Dem ist im Gesetze nicht Ausdruck gegeben, aber auch der Art. 746 im Ha. wird nicht dahin gedeutet. Die verschiedenen, einzelnen Momente müssen in Erwägung gezogen und nach der Intention ihres Vorkommens berücksichtigt werden. Es brauchen ja in jedem einzelnen Falle nicht alle diese Momente vorzukommen, bezw. nicht alle von Einfluss auf die Bemessung des Berge- oder Hülfslohns zu sein. Jedenfalls ist Art. 749 hier nicht anwendbar, wo ausdrücklich der Hülfslohn unter dem Betrage festzusetzen ist, welchen der Bergelohn unter gleichen Umständen erreicht haben würde. Aber gerade die in Absatz 4 gegebenen Momente führen von selbst dazu, den Hülfslohn in der Regel geringer zu bemessen, als den Bergelohn.

Zu § 95.

[1]) Auch dieser Artikel entspricht im Wesentlichen dem Seerechte. Nur Absatz 3 weicht von Art. 751 ab und räumt auch dem Schiffseigner einen angemessenen Theil des Berge- oder Hülfslohnes ein.

[2]) Sachliche Leistungen, also Gewährung des zur Rettung erforderlichen Materials an Schiffen, Wagen, Tauwerk etc.

[3]) Eine Bestimmung des Seerechtes: „nach der Kopfzahl" ist hier weggelassen, also ist es keineswegs nothwendig, dass Kopftheile gemacht werden, sondern Jeder erhält nach Massgabe seiner persönlichen und sachlichen Leistung einen Antheil. Dagegen sind diejenigen nicht antheilsberechtigt, welche von einem Bergenden oder Hülfe Leistenden zur Rettungs-

Abs. 3. Wird ein Schiff oder dessen Ladung von einem anderen Schiffe geborgen oder gerettet, so hat der Schiffseigner des letzteren einen angemessenen Theil des Berge- oder Hülfslohnes zu beanspruchen[5]).

§ 96[1]).

(Ausschluss von Berge- und Hülfslohn.)

(Ha. Art. 752.)

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen[2]), insbesondere wer ohne Erlaubniss des anwesenden Schiffers das Schiff betreten hat[3]);

[4])2. wer von den geborgenen Gegenständen dem Schiffer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

arbeit engagirt worden sind; diese stehen nur im Vertragsverhältniss zu den zu Hülfe- und Bergelohn Berechtigten, sind nicht selbst berechtigt.

[4]) An sich giebt es Berge- und Hülfslohn nur für die Rettung und Bergung von Sachen. Damit nun nicht etwa in solchen Fällen die Sachen gerettet, die Personen nicht gerettet würden, ist aus Humanität diese Bestimmung für nöthig befunden worden.

[5]) Diese Bestimmung ist, wie schon zu 1 gesagt, anders gegeben, wie im Seerecht, ohne dass das besonders in den Motiven begründet wäre. Es ist auch nur gesagt, dass auch der Schiffseigner berücksichtigt werde, nicht etwa dass dieser mit Ausschluss seines Schiffers und seiner Mannschaft bevorzugt werden sollte.

Zu § 96.

[1]) Dieser dem Seerecht entnommene Paragraph verfolgt den Zweck der Einmischung unbefugter Personen in das Rettungswerk und dem Versuche der Veruntreuung geborgener Gegenstände vorzubeugen.

[2]) Das involvirt aber andererseits auch nicht, dass bei der Hülfeleistung die Hülfe ausdrücklich erbeten, bezw. ausdrücklich angenommen wird. Auch der Umstand, dass eine Hülfe nicht freiwillig, sondern in Folge einer gesetzlichen Nöthigung geleistet wurde, schliesst die Belohnung nicht aus.

[3]) Dieses Beispiel soll lediglich zur Verdeutlichung dienen, was aufgedrungene Hülfe heisst.

[4]) Ursprünglich war diese Bestimmung in der Begriffsfassung von Bergung aufgenommen, ist aber dort, vergleiche § 93 Absatz 1, wieder gestrichen worden. Die nicht sofortige Anzeige entzieht also einer Bergung nicht diesen gesetzlichen Charakter, nur hat derjenige, welcher nicht sofort Anzeige gemacht hat (etwa einer von Mehreren), keinen Anspruch auf Bergelohn.

§ 97[1].

(Sachliche Garantieen für Berge-, Hülfskosten und Lohn.)

(Ha. Art. 753.)

Abs. 1. Wegen der Bergungs- und Hülfskosten, einschliesslich des Berge- und Hülfslohnes, stehen dem Gläubiger im Falle der Rettung des Schiffes die Rechte der Schiffsgläubiger (§§ 102 bis 116) und im Falle der Rettung von Gütern ein Pfandrecht an diesen[4]) mit den in § 41[2]) der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Geborgene Gegenstände können bis zur Sicherheitsleistung[6]) zurückbehalten werden.

Abs. 2. Die Pfandklage kann hinsichtlich des Schiffes und der Fracht und, solange die Ladungsgüter noch nicht ausgeliefert sind, auch hinsichtlich dieser gegen den Schiffer gerichtet werden. [3])Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirk die Bergung oder Hülfeleistung stattgefunden hat.

§ 98[5].

(Der dritte Erwerber belasteter Güter.)

(Ha. Art. 753, 697 Abs. 3.)

Nach Auslieferung der Güter kann das Pfandrecht nicht zum Nachtheile eines dritten Erwerbers geltend gemacht werden, welcher den Besitz der geborgenen oder geretteten Güter in gutem Glauben erlangt hat.

§ 99[6].

(Auslieferung belasteter Güter.)

(Ha. Art. 754.)

Abs. 1. Der Schiffer darf die Güter vor Befriedigung oder Sicherstellung des Gläubigers nicht ausliefern, widrigenfalls er dem Gläubiger insoweit verantwortlich wird, als dieser, wenn die Auslieferung nicht bewirkt wäre, aus den Gütern hätte befriedigt werden können.

Abs. 2. Hat der Schiffseigner die Auslieferung der Güter angeordnet, so finden die Vorschriften im § 7 Absatz 2, 3 Anwendung.

§ 100[7].

(Persönliche Garantieen betr. Berge- und Hülfslohn.)

(Ha. Art. 755.)

Abs. 1. Eine persönliche Verpflichtung zur Entrichtung der Bergungs- und Hülfskosten wird durch die Bergung oder Rettung nicht begründet.

Abs. 2. Der Empfänger von Gütern wird jedoch, wenn ihm bei der Annahme bekannt ist, dass davon Bergungs- oder Hülfskosten zu berichtigen sind, für diese Kosten insoweit persönlich verpflichtet, als sie, falls die Auslieferung nicht erfolgt wäre, aus den Gütern hätten berichtigt werden können.

Abs. 3. Sind noch andere[8]) Gegenstände gemeinschaftlich mit den ausgelieferten Gütern geborgen oder gerettet, so geht die persönliche Haftung des Empfängers nicht über den Betrag hinaus, welcher bei Vertheilung der Kosten über sämmtliche Gegenstände auf die ausgelieferten Güter fällt[9]).

Zu § 97, 98, 99, 100.

[1]) Das gesetzliche Pfandrecht für die Bergungs- und Hülfskosten, sowie die auf die geretteten Gegenstände beschränkte Haft der Leistungspflichtigen, sind übereinstimmend mit dem Ha. Art. 753—755 durch die §§ 97—100 in der Hauptsache nach denselben Gesichtspunkten geregelt, welche in dem vorausgehenden Abschnitte bezüglich der Ansprüche auf Vergütung in grosser Haverei zu Grunde gelegt sind. Die Geltendmachung des Pfandrechtes kann nur mittels der Zwangsvollstreckung, also auf Grund eines vollstreckbaren Titels, erfolgen, der regelmässig im Wege der Klage zu erwirken ist. Die Zulassung einer anderen Art der Befriedigung erscheint selbst da, wo die geretteten Gegenstände sich im Besitze der Verfügungsberechtigten befinden, nicht geboten. (Anders bei der Dispache, wenn und soweit diese selbst einen vollstreckbaren Titel gewährt.) Auf der anderen Seite aber würde die Ausübung des Pfandrechtes allzusehr erschwert sein, wenn der Berechtigte genöthigt wäre, das Pfandrecht, soweit es Schiff und Fracht betrifft, gegen den Schiffseigner, und soweit es sich auf gerettete Güter bezieht, gegen die Eigenthümer der letzteren gesondert zu verfolgen. Deshalb ist in § 97 Absatz 2 die Geltendmachung sämmtlicher Ansprüche mittels Klage gegen den Schiffer gestattet (ähnlich § 89 Absatz 3), jedoch bezüglich der Ladungsgüter nur so lange, als sie noch nicht ausgeliefert sind. In der gleichen Weise ist ja auch nach dem Seerechte (Art. 753 Absatz 2 in Verbindung mit Art. 697 Ha.) der Schiffer in Rechtsstreitigkeiten über Bergung und Hülfskosten zur Vertretung der Ladungsbetheiligten berufen. Diese Bestimmung würde indessen für die Berechtigten ohne wesentlichen Nutzen sein, wenn nicht zugleich ein besonderer Gerichtsstand für die Klage geschaffen würde.

[2]) Vergleiche § 89 oben.

[3]) Denn andernfalls bliebe es immer noch zweifelhaft, ob nicht die Klage, da sie gegen den Schiffer als Vertreter der einzelnen Betheiligten gerichtet ist, bei den für diese zuständigen, verschiedenen Gerichten erhoben werden müsste. Das Gesetz erklärt daher hinsichtlich der gegen den Schiffer zu erhebenden Klage das Gericht des Ortes für zuständig, in dessen Bezirk die Bergung oder Hülfeleistung stattgefunden hat. Dieses

Gericht wird ohnehin am Besten in der Lage sein, die für den einzelnen Fall in Betracht kommenden Umstände (§ 94 Abs. 4) zu beurtheilen. Sind Güter, auf denen Bergungs- nnd Hülfskosten haften, vom Schiffer bereits an den Empfänger ausgeliefert, so kann allerdings die Pfandklage nur noch gegen diesen gerichtet werden. Der Vergütungsberechtigte ist dann aber befugt, sich auch an den Schiffer persönlich zu halten. Für die Geltendmachung der letzteren Ansprüche braucht ein besonderer Gerichtsstand nicht anerkannt zu werden. Das kann am Heimathsorte desselben geschehen. Das Pfandrecht besteht, wie sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergiebt, wegen des ganzen dem Berechtigten zukommenden Anspruches an jedem einzelnen der durch die Bergung oder Hülfeleistung geretteten Gegenstände und kann ohne Rücksicht auf die gleichzeitige Haft anderer Gegenstände geltend gemacht werden. In Bezug auf die Vertheilung der Kosten unter den Eigenthümern der geretteten Gegenstände bedarf es besonderer Bestimmungen nicht. Liegt grosse Haverei vor, so finden sich die Vorschriften im vorausgehenden Abschnitt. Auch in anderen Fällen, insbesondere wenn es sich nur um die Rettung einer mehreren Absendern oder Empfängern gehörenden Ladung handelt, wird in entsprechender Weise eine Ausgleichung unter den Ladungsbetheiligten nach dem Werthe der geretteten Güter stattzufinden haben.

[4]) Nach dem Seerechte, folglich auch hier, haftet die Forderung solidarisch auf sämmtlichen Gegenständen, und kann der Gläubiger also jede derselben für das Ganze in Anspruch nehmen. Wer sodann auf diese Weise zur Zahlung der ganzen Schuld veranlasst wird, tritt hinsichtlich des Rückgriffes auf seinen Mitschuldner in das Pfandrecht des ursprünglichen Gläubigers ein.

[5]) Wörtlich wie oben § 89 Absatz 2 Buchsatz 2.

[6]) Wörtlich beinahe wie oben § 91 Absatz 1. Der zweite Absatz ist nicht nothwendig, da hier das Rückbehaltungsrecht durch § 97 Absatz 1 letzter Buchsatz gewährt ist bis zur Sicherheitsleistung. Nur ist hier nicht gesagt, in welcher Form die Sicherheit geleistet werden muss. Die Regel wird wohl vor Gericht oder einer anderen öffentlichen Hinterlegungsstelle, die im Streitfalle dem Richter genügend erscheint, sein.

[7]) Absatz 1 und 2 ist wörtlich wie bei § 90 Absatz 1 und 2.

[8]) In den Gu. hiess es mehrere. Der Sinn ist kaum deshalb ein anderer.

[9]) Diese letztere Bestimmung entspricht auch dem Seerechte. Der Empfänger von Ladungstheilen, auf denen Bergungs- und Hilfeleistungskosten und Löhne lasten, haftet nur bis auf die Höhe des Werthes der ihm ausgelieferten Gegenstände, nicht für die sämmtlichen Bergungs- und Hülfskosten, sondern nur für die den gedachten Gegenständen entsprechende Rate dieser Kosten. Anders bei der dinglichen Haft der Gegenstände, diese haften solidarisch für die ganze in Frage kommende Schuld aus Bergungs- und Hülfeleistung.

§ 101[1]).

(Ausdehnung von vorstehenden Bestimmungen durch landesgesetzliche Bestimmungen.)

Für die der See zunächst gelegenen Binnengewässer können durch Verordnung der Landesregierungen hinsichtlich des Verfahrens bei der Bergung und Hülfeleistung und hinsichtlich der zuständigen Behörden, sowie hinsichtlich der Behandlung der geborgenen Gegenstände und der Festsetzung der Bergungs- und Hülfskosten die für die Seeschifffahrt geltenden Vorschriften für anwendbar erklärt werden.

[1]) Dieser Paragraph will Vorsorge treffen, dass besonders die Küstenstaaten für untere Stromtheile nach Bedürfniss das Berge- und Hülfeleistungsrecht noch erweitern und dem Seerechte noch näher bringen können, als es schon vorstehend geschehen ist.

Siebenter Abschnitt.

Schiffsgläubiger[1]).

§ 102.

(Bevorzugte Forderungen der Schiffsgläubiger.)

(Ha. Art. 757.)

Die nachstehenden Forderungen gewähren die Rechte eines Schiffsgläubigers: [2])

1. die öffentlichen[4]) Schiffs- und Schifffahrtsabgaben, insbesondere[3]) die Brücken-, Schleusen-, Kanal-[5]) und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen[6]) der Schiffsbesatzung; [7])

[9]) 3. die Lootsengelder[10]), sowie die Bergungs- und Hülfskosten, einschliesslich des Berge- und Hülfslohnes; [8])

die Beiträge des Schiffes zur grossen Haverei; [11])

die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer ausserhalb der im § 15 bezeichneten Orte[12]) zur Abwendung einer dringenden Gefahr von Schiff oder Ladung geschlossen hat, auch wenn der Schiffer Eigenthümer oder Miteigenthümer des Schiffes ist;

4. die Forderungen wegen Nichtablieferung oder Beschädigung der Ladungsgüter[13]) und des im § 77 bezeichneten Reisegepäcks;
5. die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, welche der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine[14]) Vollmacht geschlossen hat, sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern

[1]) Soweit Forderungen gegen den Schiffseigner auf Befriedigung aus Schiff und Fracht beschränkt werden, ergiebt sich von selbst die Nothwendigkeit, sagen die Motive, ein gesetzliches Pfandrecht an diesen Vermögensgegenständen zu Gunsten der betreffenden Gläubiger anzuerkennen; ohne die Gewährung einer solchen Sicherheit würde die Haftungsbeschränkung in vielen Fällen dazu führen, die Gläubiger rechtlos zu machen. Das Gesetz räumt daher ebenso wie Ha. den unter der Bezeichnung Schiffsgläubiger zusammengefassten Forderungsberechtigten ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht ein. Hierbei konnte es jedoch ebenso wenig wie Ha. den Kreis der Schiffsgläubiger ausschliesslich auf diejenigen begrenzen, für deren Forderungen der Schiffseigner mit Schiff und Fracht haftet. Wird einmal ein gesetz-

fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Schiffseigner geschlossenen Vertrages, insofern dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 4 No. 2);[15])

die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3, § 4 No. 3), auch wenn dieselbe Eigenthümer[16]) oder Miteigenthümer des Schiffes ist;

[17]) 6. die Forderungen, welche der Berufsgenossenschaft aus den Gesetzen über die Unfallversicherung, sowie den Gemeinden und Krankenkassen nach den Gesetzen über die Krankenversicherung gegen den Schiffseigner zustehen.

liches Pfandrecht für letztere Forderungen anerkannt, so lässt es sich nicht vermeiden, auch einzelnen anderen Ansprüchen, bei welchen entweder das öffentliche Interesse oder Rücksichten der Billigkeit oder der Gesichtspunkt der nützlichen Verwendung eine Zurückstellung hinter jenen Forderungen als ungerechtfertigt erscheinen lassen, den gleichen Vorzug zu gewähren. Durch einzelne Landesgesetze hat ja das Recht der Schiffsgläubiger auch bei der Binnenschifffahrt schon Eingang gefunden. Insbesondere ist durch Art. 33 des Oldenburgschen Einführungsgesetzes zum Ha. und durch das Bremische Gesetz betreffend das gesetzliche Pfandrecht an Flussschiffen vom 15. Dezember 1887, einem Theil der in Art. 757 Ha. bezeichneten Gläubiger ein bevorzugtes Pfandrecht an Schiffen eingeräumt. Das Gleiche ist hinsichtlich der Schadensersatzanspüche oder Zusammenstösse von Schiffen auch in anderen Bundesstaaten geschehen, soweit sie durch ihre Gesetzgebung die Bestimmungen des Ha. über Zusammenstösse auf Binnenflüssen für anwendbar erklärt haben. — Die Vorschriften des Gesetzes schliessen sich, sowohl was die einzelnen Kategorien der Schiffsgläubiger, als auch was den Umfang, das Rangverhältniss und das Erlöschen ihres Pfandrechts betrifft, den Bestimmungen der Art. 757—780 Ha. möglichst an. Abgesehen von in § 109 zum Theil abweichend geregelten Verhältnissen des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger zu sonstigen Pfandrechten am Schiffe ist von den Bestimmungen des Ha. nur insoweit abgewichen, als es mit Rücksicht auf andere Vorschriften des Gesetzes geboten war. —

In der Sachverständigen-Kommission verlangte man auch die **Schleppkosten** unter diejenigen Abgaben gestellt, welche ein Vorzugsrecht geniessen; denn ohne die Entrichtung der Schleppkosten könne die Reise nicht fortgesetzt werden. Wenn aber derjenige, der die Schleppgelegenheit schaffe, so gestellt sei, dass am Ende der Schiffsgläubiger ihm zuvorkommen könne, so werde den Schiffern das Schleppen sehr erschwert werden. Daher sollte der Schlepplohn im Rang den Lootsengeldern gleichgestellt werden. Darauf wurde vom Regierungstische erwidert: Die Schifffahrtsabgabe in Ziffer 1—3 sei **öffentliche Abgabe**; diese geniesse in allen Gesetzen einen natürlichen

Vorzug, so auch nach der Konkursordnung, das sei ein übliches Vorzugsrecht des Staates. Aber auch unter Ziff. 4 passten die Schlepplöhne nicht. Diese beschafften nur die Möglichkeit der Fortsetzung der Reise, das sei aber nicht der Zweck der Forderung in Ziffer 3, wohl aber gehörten Forderungen zur Fortsetzung der Reise in Ziffer 5.

[2]) Weggelassen sind aus dem Art. 757 die Kosten des Zwangsverkaufs des Schiffes und die Kosten der vorausgehenden Bewachung und Verwahrung. Um diesen Ansprüchen die vorzugsweise Befriedigung zu sichern, bemerken die Motive, bedarf es jedoch nach der gegenwärtigen Gesetzgebung nicht mehr der Einräumung eines Pfandrechtes; denn dieselben werden nach allen in Betracht kommenden Vollstreckungsgesetzen vom Kauferlös vorweg abgezogen.

[3]) Die Aufzählung ist nur eine beispielsweise, keine erschöpfende, etwa neu eingeführte, öffentliche Lasten auf Schiffe und Schifffahrt können noch später dazukommen.

[4]) Also von Seite des Reiches, des Staates, eines Kommunalverbandes, einer Gemeinde, nur nicht rein privatrechtliche Abgaben, die etwa auf blossem Vertrag fussten.

[5]) Die Kanalgelder kamen erst auf Antrag der Sachverständigen-Kommission hinein; sie wurden damit motivirt, dass dieselben künftig eine grössere Rolle als bisher in Deutschland zu spielen berufen wären; sie würden freilich dazu gehört haben, auch wenn sie nicht ausdrücklich genannt wären.

[6]) Also nicht bloss die eigentlichen Heuerforderungen des Schiffers und der Mannschaft, sondern alle sonst durch Dienstvertrag oder vielleicht durch Gesetz der Besatzung eingeräumten Ansprüche.

[7]) Vgl. § 3 Abs. 2.

[8]) Vgl. den Abschn. VI.

[9]) Unter Ziffer 3 werden mehrere Forderungen, die unter den gemeinsamen Gesichtspunkten der — wie der Jurist sagt — „nützlichen Verwendung“ in Nothfällen treffen, zusammengefasst; es wird dadurch zugleich für spätere Bestimmungen über das Rangverhältniss der Schiffsgläubiger (§ 108) eine einfachere Fassung gefunden.

[10]) Vgl. § 65.

[11]) Vgl. Abschn. V.

[12]) Das Ha. kennt diese Beschränkung auf Abwendung einer dringenden Gefahr für Schiff und Ladung nicht. Das Ha. spricht dabei auch von Kreditgeschäften, hier ist unser Gesetz freier, es spricht von Geschäften überhaupt, nur müssen sie den eben betonten Zweck haben. Der Fall wird in der Binnenschifffahrt wenig vorkommen, speziell nicht auf dem Rhein, eher auf den östlichen Flüssen.

[13]) Vgl. Abschnitt IV am Ende.

[14]) Vgl. § 4 Ziff. 1 und die Anmerkungen dazu.

[15]) Dagegen gehören Schadensersatzforderungen wegen Nichterfüllung eines Vertrages nicht zu den Schiffsschulden, und der Forderungsberechtigte ist nicht Schiffsgläubiger, wenn den Rheder selbst in Ansehung der Vertragserfüllung eine Schuld trifft. Denn es ist nur No. 2, nicht Abs. 2 § 4 zitirt.

[1]) § 103.

(Umfang des Schiffsgläubigerspfandrechts.)

(a. hins. des Gegenstands.)

(aa. Schiff.)

(Ha. Art. 758, 764.)

Abs. 1. Die Schiffsgläubiger haben an dem Schiffe nebst Zubehör[2]) ein Pfandrecht mit der im § 41 der Konkursordnung bezeichneten[3]) Wirkung.

Abs. 2. Das Pfandrecht ist gegen jeden dritten Besitzer[4]) des Schiffes verfolgbar[5]).

Abs. 3. Die Befriedigung aus dem Pfande erfolgt auf Grund eines vollstreckbaren Titels nach den Vorschriften über die Zwangsvollstreckung[6]).

§ 104[7]).

(bb. Fracht.)

(Ha. Art. 759—761, 678.)

Abs. 1. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger erstreckt sich ausserdem auf die Bruttofracht[8]) derjenigen Frachtfahrt, aus welcher ihre Forderung entstanden ist.

[16]) Im Ha. heisst es Alleineigenthümer, dieser Unterschied ist nur redaktionell.

[17]) Damit wird auch den Berufsgenossenschaften, sowie den Gemeinden und Krankenhäusern hinsichtlich ihrer Ansprüche gegen den Schiffseigner wegen der denselben obliegenden Leistungen zur Unfall- und Kranken-Versicherung die Stellung von Schiffsgläubigern eingeräumt. In Bezug auf Seeschiffe ist ja, soweit es die Ansprüche aus Unfällen betrifft, die gleiche Bestimmung bereits im § 86 des Reichs-Gesetzes vom 13. Juli 1887 getroffen. Die Ausdehnung dieser Vorschrift auf die Binnenschifffahrt, sowie die Gewährung der gleichen Rechte für die Forderungen der Gemeinden und Krankenhäuser aus der Kranken-Versicherung bedarf keiner näheren Rechtfertigung. Was aber die Invaliditäts- und Altersversicherung anbelangt, so genügt hinsichtlich des Anspruches auf rückständige Beiträge das in § 137 des Gesetzes vom 22. Juni 1889 gewährte Vorzugsrecht im Konkurs. Auch dem Rheder eines Seeschiffes gegenüber ist für solche Rückstände die Einräumung eines gesetzlichen Pfandrechtes neben jenem Vorzugsrecht in dem bezeichneten Gesetz nicht für nöthig erachtet worden.

Der § 137 bestimmt: Abgabenrückstände haben das Vorzugsrecht des § 54 Ziffer 1 der Konkursordnung, stehen also an erster Stelle. Aber es sind dabei nach der überwiegenden Meinung nur die im letzten Jahre vor Eröffnung des Konkurses oder vor dem Ableben des Gemeinschuldners entstehenden Forderungen gemeint.

Abs. 2. Für die im § 102 unter Nr. 2 aufgeführten Forderungen der Schiffsbesatzung besteht ein Pfandrecht an der Fracht der sämmtlichen Frachtfahrten, welche unter den Dienstvertrag fallen, aus dem die Forderungen entstanden sind.

Abs. 3. Als Frachtfahrt gilt jede Reise[9]), welche entweder auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger[10]) Löschung der Ladung angetreten wird.

[11]) Abs. 4. Der Fracht steht im Sinne dieses Abschnitts das für die Beförderung von Personen zu entrichtende Fahrgeld und bei Schleppschiffen der Schlepplohn gleich.

§ 105.

(b. hinsichtlich der Forderung.)

Ha. Art. 763.

Das einem Schiffsgläubiger zustehende Pfandrecht gilt in gleichem Masse für Kapital, Zinsen und Kosten[12]).

Zu § 103, 104, 105.

[1]) Die vorstehenden Bestimmungen über den Umfang des Pfandrechtes sowohl hinsichtlich des Gegenstandes wie der Forderung stimmen sachlich mit den Vorschriften der Art. 758—761 und 763 Ha. überein.

[2]) Vgl. darüber oben § 4 Ziffer 3 Seite 40. Die Erstreckung des Pfandrechtes hierauf entspricht allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Eine besondere Begriffsbestimmung ist, wie schon an der bezeichneten Stelle gesagt, hier als entbehrlich erachtet worden. Die Vorschriften des bürgerlichen Rechtes über Umfang des Zubehörs führen im Wesentlichen zum gleichen Ergebniss.

[3]) Vgl. oben § 89.

[4]) Dabei ist es ganz gleichgiltig, aus welchem Grunde eine Besitzesveränderung an dem Schiffe vorgekommen ist, ob Kauf, Tausch, Legat, Konfiskation etc.

[5]) Die unbeschränkte Verfolgbarkeit des Pfandrechtes am Schiffe gegen jeden dritten Besitzer, also auch den gutgläubigen, — anders wie bei den an der Haverei betheiligten und den auf Bergung und Hilfskosten und Löhne Anspruch habenden — enthält zwar, soweit es sich um die Lage des letzteren handelt, einen erheblichen Eingriff in geltende Rechtsgrundsätze, ist aber nach den Motiven des Gesetzes nicht zu entbehren, soll der Schiffsgläubiger und damit auch die Schifffahrt selbst nicht aufs Aeusserste gefährdet werden. Dem Erwerber des Schiffes geben übrigens die Bestimmungen des § 111 die Möglichkeit, sich durch Einleitung des dort vorgesehenen Verfahrens über das Bestehen etwaiger Schiffsgläubigerrechte Sicherheit zu verschaffen.

[6]) Also nur auf Grund eines vollstreckbaren Titels im Wege der Zwangsvollstreckung; ein solcher Titel muss also erst durch besondere Klage beim Amtsgericht erworben werden. Doch weicht das Binnenschifffahrtsgesetz

vom Seerecht ab, wo im Art. 764 in allen Fällen auch gegen den Schiffer als Vertreter des Schiffseigners die Klage gerichtet werden kann; eine so weit gehende Vertretungsbefugniss würde der Stellung des Binnenschiffers, erklären die Motive, nicht entsprechen, wenigstens derjenigen Stellung, wie sie in der Binnenschifffahrt für den Schiffer geregelt ist.

Jedenfalls sind die Gründe, die oben bei § 97 Abs. 2 bei Bergung und Hilfeleistung bestimmend waren, hier keineswegs zutreffend. Das vom Gesetze als Pfandrecht bezeichnete Recht der Schiffsgläubiger besteht eben darin, dass sie lediglich die Zwangsvollstreckung in das ihnen gesicherte Sondergut, nicht dass sie die Herausgabe des letzteren zu verlangen haben; ihre Klage ist keine eigentliche Pfandklage, weil sie nicht auf Besitzerlangung gerichtet werden kann. Die Klage ist deshalb nicht gegen den gerichtet, der zur Zeit der Entstehung Rheder des Schiffes war, sondern gegen denjenigen, der es zur Zeit der Klageerhebung ist. Sie geht gegen den, der das Schiff in seiner Gewalt hat, zunächst auf Haftung und begehrt für den Fall der Nichtzahlung die Befugniss zur Zwangsvollstreckung in das verhaftete Sondergut (Schiff.) Darum wird die Klage auch da angebracht werden müssen, wo sich das Schiff gerade befindet. Ist, um das Schiff frei zu machen, eine bestimmte Summe Geld deponirt, so gilt wegen dieser deponirten Summe ganz dasselbe, was in Betreff des Pfandrechtes vorgeschrieben ist.

[7]) Auch dieser Paragraph trifft mit dem Seerecht zusammen: Ha. Art. 759—61. Abs. 2 ist etwas anders gefasst, weil bei der Binnenschifffahrt die Lohnforderungen der Schiffsbesatzung regelmässig nicht in Beziehung zu einer bestimmten Reise stehen, vielmehr unabhängig von einzelnen Reisen lediglich durch den Fortgang des Dienstverhältnisses begründet werden. Abs. 3 entspricht dem Art. 760 Ha. Dabei ist zunächst nur an Güterbeförderung gedacht. Der Paragraph kann aber auch auf den Personentransport angewendet werden; die Motive meinen, das werde keine Schwierigkeit haben.

[8]) Die Bruttofracht umfasst die gesammte verdiente Fracht, einschliesslich des zur Befriedigung des Gläubigers verwendeten Theils derselben. Die Nettofracht ergibt sich nach Abzug der aus der Bruttofracht zu bestreitenden Auslagen (Reiseunkosten und dgl.)

Eben um etwaige Berufung auf eine vorherige, zwischen Gläubiger und Rheder zu machende Abrechnung zu vermeiden und dadurch die Verhältnisse nicht zu kompliziren ist im Seerecht wie hier von Bruttofracht ausdrücklich die Rede; auch Liegegelder und Ueberliege-Gelder gehören zur Bruttofracht.

[9]) Reise ist hier mehr als eine Reise im gewöhnlichen Sinne aufzufassen; auch der Zustand des Einnehmens und des Löschens der Ladung oder von Ballast gehört hierher. Die blosse Ergänzung von Schiffsvorräthen unterwegs (z. B. Kohlen) ist keine neue Reise.

[10]) Also nur vollständige Löschung beendet die Reise, nicht theilweise, also beim Stückgutverkehr zwischen einzelnen Häfen.

§ 106[1]).

(Rangfolge der Schifffahrtsgläubigerpfandrechte)
(a) unter einander.)
(Ha. Art. 771—773.)

Abs. 1. Von den im § 102 unter No. 1 bis 5 aufgeführten Forderungen gehen die eine spätere Frachtfahrt[2]) betreffenden denjenigen vor, welche eine frühere Frachtfahrt betreffen. Zu den die letzte Frachtfahrt betreffenden Forderungen werden auch diejenigen gerechnet, welche nach Beendigung dieser Frachtfahrt entstanden sind.[3])

Abs. 2. Für die im § 102 unter No. 2 aufgeführten Forderungen der Schiffsbesatzung bestimmt sich das Vorzugsrecht nach der letzten Frachtfahrt, welche unter den Dienstvertrag fällt, aus dem die Forderungen entstanden sind.

§ 107[4]).

Abs. 1. Die Rangordnung der Forderungen, welche dieselbe Frachtfahrt betreffen oder als dieselbe Frachtfahrt betreffend anzusehen sind (§ 106), bestimmt sich durch die Nummernfolge, in welcher die Forderungen im § 102 aufgeführt sind.

Abs. 2. Von den unter No. 1, 2, 4 und 5 bezeichneten Forderungen haben die unter derselben Nummer aufgeführten den gleichen Rang ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung.

[11]) Dass der Schlepplohn in Ansehung des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger der Fracht gleichstehe, liegt in der Natur der Sache. Das Gleiche gilt vom Fahrgeld der Reisenden, obwohl der Entwurf dieses Gesetzes bei der Haverei die Gleichstellung von Fracht und Fahrgeld der Reisenden abgelehnt hatte. In das Gesetz ist ja aber überhaupt die Fracht nicht weiter als Faktor bei der Haverei durch Beschluss der Reichstagskommission gekommen.

[12]) Unter Kosten sind die durch Geltendmachung der Forderung oder des Vorrechtes entstandenen Prozesskosten gemeint. Nicht in allen Hypothekengesetzen sind nämlich den Zinsen und Kosten gleiche Vorrechte eingeräumt wie der Hauptsumme. Darum war diese Bestimmung nöthig.

Zu § 106, 107, 108.

[1]) Das diesen Paragraphen zu Grunde liegende Prinzip ist wie im Seerechte: dass stets diejenige Forderung, durch welche das zur Befriedigung der Andern dienende Pfand erhalten worden, den letzteren vorgeht; immerhin erklärt dieses Prinzip nicht alle Folgerungen, die in den §§ 106—108 gezogen sind. Die Motive bemerken zu den drei Paragraphen: Die Rang-

Abs. 3. Von den unter No. 3 bezeichneten Forderungen geht die später entstandene der früher entstandenen vor; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt. Forderungen, welche aus Anlass eines und desselben Nothfalles entstanden sind, gelten als gleichzeitig entstanden.

§ 108 [5]).

Die im § 102 unter No. 6 bezeichneten Forderungen stehen allen übrigen Forderungen von Schiffsgläubigern, ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung, nach.

§ 109 [1]).

(b) gegenüber anderen Pfandrechten an Schiff und Fracht.)

Abs. 1. Das Pfandrecht des Schiffsgläubigers hat den Vorrang vor den sonstigen Pfandrechten an Schiff oder Fracht, für

ordnung der Schiffsgläubiger unter einander ist festgesetzt wie im Seerechte. Das eben vorangestellte Prinzip rechtfertige sich zum Theil aus dem Gesichtspunkte der nützlichen Verwendung wie aus der Nothwendigkeit, die Schiffe zu neuen Fahrten verwendbar zu erhalten. Letzteres wäre aber nur in beschränktem Masse der Fall, wenn diejenigen, welche aus Anlass der neuen Fahrt Ansprüche als Schiffsgläubiger erwerben, stets mit älteren im Rang vorgehenden Pfandrechten zu rechnen hätten. Diese Pfandrechte sind aber auch nicht bestimmt, den betreffenden Gläubigern für unbeschränkte Zeit die Sicherheit ihrer Forderungen zu gewährleisten. Für diejenigen Gläubiger, welche ausschliesslich auf Schiff und Fracht angewiesen sind, tritt übrigens im Falle der Verwendung des Schiffes zu einer neuen Fahrt der Regel nach eine persönliche Haftung des Schiffseigners ein (§ 115) welche zur Ausgleichung von Härten, die sich im einzelnen Falle ergeben könnten, hinreichen soll.

[2]) Was Frachtfahrt ist, darüber vergleiche § 104 Absatz 3.

[3]) Die aber natürlich mit der letzten Frachtfahrt in kausalem Zusammenhang stehen.

[4]) Was das Rangverhältniss derjenigen Forderungen betrifft, welche aus Anlass derselben Fahrt entstanden sind, so rechtfertigt sich die Reihenfolge durch die Natur und die Entstehung der einzelnen Forderungen. Soweit hier vom Ha. abgewichen wird, hat die Rücksicht auf grössere Kürze und Uebersichtlichkeit den entsprechenden Einfluss geübt.

[5]) Auf Ansprüche der Gemeinden, Krankenkassen und Berufsgenossenschaften aus der Kranken- und Unfall-Versicherung hat der Grundsatz der Rangordnung nach Frachtfahrten keine Anwendung gefunden, da die betreffenden Ansprüche keinerlei Beziehungen zu den einzelnen Reisen haben. Es darf als genügend erscheinen, wenn denselben die letzte Stelle unter den Pfandrechten der Schiffsgläubiger eingeräumt wird.

die im § 102 unter Nr. 4 bis 6 aufgeführten Forderungen, jedoch hinsichtlich des Schiffes nur insoweit, als jene Pfandrechte nicht früher entstanden sind.

[2])Abs. 2. Soweit hiernach die sonstigen Pfandrechte an dem Schiffe der Forderung eines Schiffsgläubigers vorgehen, haben sie zugleich den Vorrang vor den dieser Forderung nachstehenden Forderungen anderer Schiffsgläubiger.

[3])Abs. 3. Erleidet ein Schiffsgläubiger, welchem der Schiffseigner nur mit Schiff und Fracht haftet, dadurch einen Ausfall an seiner Forderung, dass seinem Pfandrecht an dem Schiffe das Pfandrecht eines Gläubigers vorgeht, der nicht Schiffsgläubiger ist, so wird der Schiffseigner in Höhe dieses Ausfalles persönlich verpflichtet.

Zu § 109.

[1]) Nach Art. 779 Ha. („Im Fall der Konkurrenz der Schiffsgläubiger, welche ihr Pfandrecht verfolgen, mit anderen Pfandgläubigern, haben die Schiffsgläubiger den Vorzug") haben die Pfandrechte der Schiffsgläubiger ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen anderen im Schiff oder der Fracht begründeten Pfandrechten, auch wenn diese älter sind als die betreffende Forderung des Schiffsgläubigers. Hinsichtlich der Pfandrechte an der Fracht ist dieser Grundsatz auch in dem vorliegenden Gesetze ohne Einschränkung zur Geltung gebracht. Hinsichtlich der Pfandrechte am Schiffe wird er dagegen nur zu Gunsten der im § 102 unter No. 1—3 aufgeführten Forderungen anerkannt. Für diese Forderungen (vergleiche dieselben oben!) erscheint ein unbedingtes Vorzugsrecht theils mit Rücksicht auf die Personen der Gläubiger, theils aus dem Gesichtspunkte der nützlichen Verwendung, welcher auch im Verhältniss zu älteren Pfandrechten jeder Art durchgreift, in der That als geboten. Dagegen liegen für die unter No. 4—6 des § 102 bezeichneten Forderungsrechte, insbesondere für die Schadenersatzansprüche der Ladungsbetheiligten oder dritter Personen Gründe der bezeichneten Art nicht vor. Gerade diese Forderungen können aber unter Umständen einen im Verhältniss zum Werthe des Schiffes sehr erheblichen Betrag erreichen, und wenn denselben ein unbedingtes Vorzugsrecht vor allen sonstigen Pfandrechten am Schiffe eingeräumt würde, so bliebe für den Schiffseigner kaum noch — es dürfte gut sein, hier immer zu sagen, dass das Alles nur geschieht für die Schifffahrt selbst, bezw. zu Gunsten Derjenigen, die der Schifffahrt Güter anvertrauen — die Möglichkeit, sich im Falle des Bedürfnisses die ihm fehlenden Betriebskosten mittelst Verpfändung des Schiffes zu verschaffen. Der Geldgeber, welcher gewärtigen müsste, allen in Zukunft etwa noch entstehenden Ersatzansprüchen von Ladungsbetheiligten oder sonstigen Entschädigungsberechtigten nachzustehen, würde sich wohl nur selten mit der zweifelhaften Sicherheit begnügen, die ihm das Schiff noch bieten könnte. Bei der schwierigen Lage, in welcher sich die kleineren

und mittleren Betriebe im Schifffahrtsgewerbe vielfach befinden, müsse aber, meinen die Motive des Gesetzes, man vermeiden, die Kreditfähigkeit des Schiffseigners in der bezeichneten Weise zu beeinträchtigen. Das Gesetz lässt deshalb für das Rangverhältniss der Forderungen der in Frage stehenden Schiffsgläubiger zu den sonst (also etwa durch Verträge etc.) entstandenen Pfandforderungen am Schiffe den allgemeinen Grundsatz des bürgerlichen Rechtes entscheiden, wonach das ältere Pfandrecht dem jüngeren vorgeht. Für diejenigen Schiffsgläubiger, welchen der Schiffseigner persönlich und mit seinem ganzen Vermögen haftet, liegt hierin keine Härte, zumal demselben nach dem bisherigen Rechte überhaupt kein Pfandrecht an dem Schiffe zustand.

[2]) Wird, fahren die Motive, denen wir in Ziffer 1 und 2 bisher gefolgt sind, fort, für einen Theil der Pfandrechte der Schiffsgläubiger der Grundsatz aufgestellt, dass im Verhältniss derselben zu sonstigen Pfandrechten am Schiffe das früher begründete Pfandrecht dem später begründeten vorgeht, so führt dieses insofern zu einem Konflikte, als im Verhältniss der Schiffsgläubiger unter einander nach § 107 der entgegengesetzte Grundsatz Anwendung findet. Ist beispielsweise neben einem in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechte eine früher entstandene, also demselben vorgehende Schadenersatzforderung eines Ladungsbetheiligten, zugleich aber eine aus Anlass einer späteren Frachtfahrt nachstehende Schadenersatzforderung eines anderen Ladungsbetheiligten vorhanden, so ergiebt sich die Schwierigkeit, dass die letztere dieser beiden Forderungen ihrerseits wiederum der ersteren vorangeht. Würde also eine positive Vorschrift nicht hier gegeben werden, so würde sich eine Entscheidung über den Vorrang einer der konkurrirenden Forderungen überhaupt nicht gewinnen lassen. Durch die vorliegende Bestimmung des Absatz 2 wird nun der bezeichnete Konflikt zu Gunsten der ausser dem Kreise der Schiffsgläubiger stehenden Pfandrechte gelöst. Soll die Kreditfähigkeit des Schiffers möglichst sicher gestellt bleiben, so konnte die Entscheidung nur in diesem Sinne getroffen werden. Auch ist nach den Motiven zu berücksichtigen, dass, wenn in Folge der fraglichen Bestimmung eine dem bevorzugten Pfandrechte im Alter vorgehende Forderung eines Schiffsgläubigers ihren bisherigen Vorrang vor diesem Pfandrechte verliert, der betreffende Schiffsgläubiger doch nicht benachtheiligt erscheint, weil er, auch wenn das fragliche Pfandrecht nicht vorhanden wäre, gegenüber der späteren Forderung des zweiten Schiffsgläubigers zurückstehen müsste. Ueberdies kann die bezeichnete Folge nur eintreten, wenn die Einziehung der älteren Forderung bis zum Antritt einer neuen Frachtfahrt verzögert wird; soweit der Betrag der älteren Forderung denjenigen der späteren Forderung übersteigt, muss das Vorzugsrecht der ersteren gegenüber einem dazwischenstehenden sonstigen Pfandrechte selbstverständlich bestehen bleiben. Das ist durch Absatz 2 hinreichend zum Ausdruck gebracht.

[3]) Für die Schiffsgläubiger, welchen ausschliesslich das Schiff und die Fracht haftet, müsste im Gesetz ein Ersatz gewährt werden, wenn und soweit sie dadurch, dass ihnen nach Absatz 1 und 2 ein zu den Schiffs-

[1]) § 110.

(Erlöschen des Pfandrechts.)
(a. bei Zwangsverkauf.)

(Ha. Art. 767, 780.)

Abs. 1. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an dem Schiffe erlischt durch den im Inlande[2]) im Wege der Zwangsvollstreckung[3]) erfolgten Verkauf des Schiffes; an Stelle des letzteren tritt für die Schiffsgläubiger das Kaufgeld[4]).

Abs. 2. Das Gleiche gilt von sonstigen Pfandrechten, welche durch Willenserklärung[5]) oder Gesetz erworben sind.

gläubigern nicht gehörender Berechtigter vorgeht, einen Ausfall bei der Befriedigung aus dem Schiffe erleiden; da die Belastung des Schiffes mit einem Pfandrechte für eine Forderung, die nicht einem Schiffsgläubiger als solchem zusteht, sich als eine Bereicherung des sonstigen Vermögens des Schiffseigners zum Nachtheile des Schiffsvermögens darstellt, so erscheint es gerechtfertigt, den Schiffseigner für einen Ausfall der bezeichneten Art, persönlich verantwortlich zu machen.

Zu § 110—114.

[1]) Der Grundsatz, dass Pfandrechte der Schiffsgläubiger am Schiffe durch den im Inlande im Wege der Zwangsvollstreckung erfolgten Verkauf des Schiffes erlöschen, ist auch in Art. 767 Nr. 1 Ha. ausgesprochen. Es bedurfte aber auch einer ausdrücklichen Bestimmung dieser Art, da die Entscheidung über den Einfluss der Zwangsvollstreckung auf den Bestand der nach Reichsgesetz begründeten Pfandrechte der Schiffsgläubiger nicht lediglich dem Rechte der einzelnen Bundesstaaten (dem Landesrecht) überlassen werden konnte. Aus dem gleichen Grunde ist in Uebereinstimmung mit Art. 780 Ha. in Absatz 2 des § 110 der fragliche Rechtssatz auch in Betreff der sonstigen Pfandrechte, insbesondere der vertragsmässig bestellten, anerkannt, aber erst in der Vorlage an den Reichstag, noch nicht in den Gu. (vergleiche darüber § 131 und folgende des Gesetzes). Derselbe entspricht übrigens den Bestimmungen aller der Landesgesetze, welche für Zwangsvollstreckung an Binnenschiffen ein besonderes Verfahren vorschreiben. Mehr darüber § 136 unten. Ueber die Wirkung einer im Auslande erfolgten Zwangsversteigerung des Schiffes auf die Rechte der inländischen Gläubiger lässt sich mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der in Betracht kommenden Verhältnisse eine allgemeine Regelung nicht aufstellen. Ha. hat sich aus dem gleichen Grunde einer Entscheidung der Frage in Bezug auf Seeschiffe enthalten. Jedenfalls hängt eine gleiche Wirkung wie hier von der gleichen Gesetzgebung im Auslande selbst ab.

[2]) Wie im Auslande, vergleiche Ziffer 1.

[3]) Also nicht auch wie im Seerechte: durch den vom Schiffer im Falle der zwingenden Nothwendigkeit auf Grund seiner gesetzlichen Befugniss

§ 111[6]).

(b. bei freiwilliger Veräusserung.)

(Ha. Art. 768.)

Abs. 1. Für den Fall der freiwilligen Veräusserung eines Schiffes finden in Ermangelung[7]) landesgesetzlicher Bestimmungen, nach welchen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger bei erfolgloser öffentlicher Aufforderung zur Anmeldung erlöschen, die nachstehenden Vorschriften Anwendung:

Abs. 2. Der Erwerber[8]) des Schiffes ist berechtigt, das Aufgebot der Schiffsgläubiger (Civilprozessordnung §§ 824 bis 836[9]) bei dem Gerichte, in dessen Bezirk sich der Heimatsort des Schiffes befindet, zu beantragen.

Abs. 3. In dem Abschlussurtheile sind den Schiffsgläubigern, welche sich gemeldet haben, oder welche der Antragsteller angegeben hat, ihre Rechte vorzubehalten; die übrigen Schiffsgläubiger sind mit ihren Ansprüchen auszuschliessen[10]).

§ 112[11]).

(Miteigenthum an Schiffen.)

(Ha. 769.)

Die Bestimmungen der §§ 110, 111 finden keine Anwendung, wenn nur der Antheil eines Miteigenthümers des Schiffes den Gegenstand der Zwangsvollstreckung oder Veräusserung bildet.

§ 113[12]).

(Dauer des Pfandrechts.)

(Ha. Art. 773, 775.)

Abs. 1. Das Pfandrecht der Schiffsgläubiger an der Fracht ist so lange wirksam, als die Fracht noch aussteht oder die Frachtgelder in den Händen des Schiffers sind[13]). [14])Dies gilt auch im Falle einer Abtretung der Frachtforderung.

Abs. 2. Insoweit der Schiffseigner die Fracht eingezogen[16]) hat, haftet er den Schiffsgläubigern, welchen dadurch das Pfand ganz oder zum Theil entgeht, persönlich, und zwar einem jeden in Höhe desjenigen Betrages, welcher für denselben bei Vertheilung des eingezogenen Betrages nach der gesetzlichen Rangordnung[15]) sich ergiebt[18]).

Abs. 3. Dieselbe persönliche Haftung des Schiffseigners tritt ein in Ansehung der am Abladungsorte zur Abladungszeit üblichen Fracht für Güter, welche für seine Rechnung abgeladen sind.

Abs. 4. Hat der Schiffseigner die Fracht zur Befriedigung eines oder mehrerer Gläubiger, welchen ein Pfandrecht an derselben zustand, verwendet, so ist er den Gläubigern, welchen der Vorzug gebührt hätte, nur insoweit verantwortlich, als erwiesen wird, dass er dieselben wissentlich[17]) verkürzt hat.

[19]) § 114.

(Persönliche Haftung des Schiffseigners.)

(Ha. Art. 776.)

Insoweit bei der Zwangsvollstreckung oder bei einer sonstigen Veräusserung des Schiffes der Schiffseigner das Kaufgeld eingezogen hat, haftet er den Schiffsgläubigern, deren Pfandrechte in Folge der Zwangsvollstreckung oder nach Landesrecht wegen erfolgloser öffentlicher Aufforderung zur Anmeldung (§ 111 Abs. 1) oder vermöge des im § 111 Abs. 2 und 3 bezeichneten Verfahrens erloschen sind, persönlich in gleicher Weise, wie im Falle der Einziehung der Fracht[10]).

bewirkten Verkauf des Schiffes; dieses deshalb nicht, weil der Binnenschiffer in seinen Befugnissen überhaupt nicht so weit gehen darf.

[4]) Die diesbezügliche Klage des Schiffsgläubigers geht gegen den Schiffseigner oder den Schiffer als dessen Vertreter auf Zahlung bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Schiff. Wenn das Schiff aber zu Grunde geht, und grosse Haverei in Frage kommt, so ist der Haverei- oder sonstige Entschädigungsanspruch das Haftobjekt für die Schiffsgläubiger.

[5]) Unter Lebenden oder auf Todesfall.

[6]) Da das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger nach § 103 Absatz 2 auch gegen den dritten gutgläubigen Erwerber des Schiffes Wirksamkeit behält, so muss ein Mittel gegeben werden, durch welches bei der freiwilligen Veräusserung eines Schiffes die etwaige Belastung desselben mit Schiffsgläubigerrechten festgestellt und die Befreiung von denselben herbeigeführt werden kann. Für Seeschiffe ist deshalb im Landesrechte durch Art. 768 Ha. vorbehalten, zu bestimmen, dass in solchen Fällen die Pfandrechte erlöschen, wenn die Schiffsgläubiger zur Anmeldung derselben ohne Erfolg öffentlich aufgefordert sind. Von diesem Rechte ist in allen deutschen Seestaaten Gebrauch gemacht. Es ist nun auch eine Ausdehnung solcher landesgesetzlichen Bestimmungen auf Binnenschiffe im § 111 zugelassen. Soweit aber landesrechtliche Vorschriften fehlen, muss durch unmittelbare, reichsgesetzliche Vorschriften die Möglichkeit eines dem bezeichneten Zwecke dienenden Verfahrens gewährt werden. Es genügt zu diesem Zwecke, wenn die Zulässigkeit eines Aufgebotsverfahrens nach den Vorschriften der Civilprozessordnung ausgesprochen und in Ergänzung dieser Vorschriften

das Erforderliche hinsichtlich der Person des Antragstellers, sowie hinsichtlich des zuständigen Gerichtes und des Inhaltes des Ausschlussurtheiles bestimmt wird, wie es in Absatz 2 und 3 oben geschehen.

7) Nach wie vor steht also ebenso wie im Seerechte die erste Hand auch hier der Landesgesetzgebung zu, und es ist beinahe zu vermuthen, dass die sämmtlichen Seestaaten, welche bereits solche Einführungsgesetze für Seeschiffe haben, diese letzteren Vorschriften auf die Binnenschiffe erstrecken werden. Es kommen dabei folgende Staaten in Betracht: das Königreich Preussen und Schleswig-Holstein, Bremen, Hamburg und Lübeck, Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin.

8) Nur dem Erwerber des Schiffes sollte dieses Recht eingeräumt werden. Der Nachweis eines in bindender Weise geschlossenen Veräusserungsvertrages ist also jedenfalls erforderlich. Dagegen hält es der Gesetzgeber nicht für angängig, auch dem Eigenthümer des Schiffes selbst mit Rücksicht auf eine nur beabsichtigte Veräusserung den Anspruch auf Einleitung dieses Verfahrens zu gewähren. Derselbe würde sonst thatsächlich in die Lage versetzt, jederzeit durch beliebige Stellung eines Aufgebotsantrages die Rechte der Schiffsgläubiger zu gefährden. Auch in der Sachverständigen-Kommission war diese Frage bereits erwogen worden. Man wies darauf hin, dass mit dem fraglichen Rechte des Schiffseigenthümers leichter ein Käufer gefunden werde. Schon damals wurde darauf hingewiesen, in welche prekäre Lage dadurch der Schiffsgläubiger kommen könne.

9) *Art. 824. „Der Antrag kann schriftlich oder zum Protokolle des Gerichtsschreibers gestellt werden. Die Entscheidung kann ohne vorgängige mündliche Verhandlung erfolgen.*

Ist der Antrag zulässig, so hat das Gericht das Aufgebot zu erlassen. In dasselbe ist insbesondere aufzunehmen:

1. *die Bezeichnung des Antragstellers;*
2. *die Aufforderung, die Ansprüche und Rechte spätestens im Aufgebotstermine anzumelden;*
3. *die Bezeichnung der Rechtsnachtheile, welche eintreten, wenn die Anmeldung unterbleibt;*
4. *die Bestimmung eines Aufgebotstermins.“*

Art. 825. „Die öffentliche Bekanntmachung des Aufgebots erfolgt durch Anheftung an die Gerichtstafel und durch Einrückung in den Deutschen Reichsanzeiger, ausserdem aber, sofern nicht das Gesetz für den betreffenden Fall eine abweichende Anordnung getroffen hat, nach den im § 187 für Ladungen gegebenen Vorschriften.“

Art. 826. „Auf die Gültigkeit der öffentlichen Bekanntmachung hat es keinen Einfluss, wenn das anzuheftende Schriftstück von dem Orte der Anheftung zu früh entfernt ist oder wenn im Falle wiederholter Bekanntmachung die vorgeschriebenen Zwischenfristen nicht eingehalten sind.“

Art. 827. „Zwischen dem Tage, an welchem die Einrückung oder die erste Einrückung des Aufgebots in den Deutschen Reichsanzeiger erfolgt ist, und dem Aufgebotstermine muss, sofern das Gesetz nicht eine abweichende Anordnung enthält, ein Zeitraum von mindestens sechs Wochen liegen.“

Art. 828. „Eine Anmeldung, welche nach dem Schlusse des Aufgebotstermins, jedoch vor Erlassung des Ausschlussurtheils erfolg,t ist als eine rechtzeitige anzusehen.“

Art. 829. „Das Ausschlussurtheil ist in öffentlicher Sitzung auf Antrag zu erlassen.

Vor Erlassung des Urtheils kann eine nähere Ermittelung, insbesondere die eidliche Versicherung der Wahrheit einer Behauptung des Antragstellers, angeordnet werden.

Gegen den Beschluss, durch welchen der Antrag auf Erlassung des Ausschlussurtheils zurückgewiesen wird, sowie gegen Beschränkungen und Vorbehalte, welche dem Ausschlussurtheile beigefügt sind, findet sofortige Beschwerde statt.“

Art. 830. „Erfolgt eine Anmeldung, durch welche das von dem Antragsteller zur Begründung des Antrags behauptete Recht bestritten wird, so ist nach Beschaffenheit des Falles entweder das Aufgebotsverfahren bis zur endgültigen Entscheidung über das angemeldete Recht auszusetzen, oder in dem Ausschlussurtheile das angemeldete Recht vorzubehalten.“

Art. 831. „Ist der Antragsteller in dem Aufgebotstermine nicht erschienen, so ist auf seinen Antrag ein neuer Termin zu bestimmen. Der Antrag ist nur binnen einer vom Tage des Aufgebotstermins laufenden Frist von sechs Monaten zulässig.“

Art. 832. „Wird zur Erledigung des Aufgebotsverfahrens ein neuer Termin bestimmt, so ist eine öffentliche Bekanntmachung des Termins nicht erforderlich.“

Art. 833. „Das Gericht kann die öffentliche Bekanntmachung des wesentlichen Inhalts des Ausschlussurtheils durch einmalige Einrückung in den Deutschen Reichsanzeiger anordnen.“

Art. 834. „Gegen das Ausschlussurtheil findet ein Rechtsmittel nicht statt.

Das Ausschlussurtheil kann bei dem Landgerichte, in dessen Bezirke das Aufgebotsgericht seinen Sitz hat, mittels einer gegen den Antragsteller zu erhebenden Klage angefochten werden:

1. *wenn ein Fall nicht vorlag, in welchem das Gesetz das Aufgebotsverfahren zulässt;*
2. *wenn die öffentliche Bekanntmachung des Aufgebots oder eine in dem Gesetze vorgeschriebene Art der Bekanntmachung unterblieben ist;*
3. *wenn die vorgeschriebene Aufgebotsfrist nicht gewahrt ist;*
4. *wenn der erkennende Richter von der Ausübung des Richteramts kraft Gesetzes ausgeschlossen war;*
5. *wenn ein Anspruch oder ein Recht ungeachtet der erfolgten Anmeldung nicht dem Gesetze gemäss in dem Urtheile berücksichtigt ist;*
6. *wenn die Voraussetzungen vorliegen, unter welchen die Restitutionsklage wegen einer strafbaren Handlung stattfindet.“*

Art. 835. „Die Anfechtungsklage ist binnen der Nothfrist eines Monats zu erheben. Die Frist beginnt mit dem Tage, an welchem der Kläger Kenntniss von dem Ausschlussurtheile erhalten hat, in dem Falle jedoch, wenn die Klage auf einem der im Art. 834 No. 4, 6 bezeichneten Anfechtungsgründe beruht und dieser Grund an jenem Tage noch nicht zur Kenntniss des Klägers gelangt war, erst mit dem Tage, an welchem der Anfechtungsgrund dem Kläger bekannt geworden ist.

Nach Ablauf von zehn Jahren, von dem Tage der Verkündigung des Ausschlussurtheils an gerechnet, ist die Klage unstatthaft.“

Art. 836. „Das Gericht kann die Verbindung mehrerer Aufgebote anordnen, auch wenn die Voraussetzungen des § 138 nicht vorliegen.“

[10]) Die Wirkung dieses Urtheils ist aber nur, dass der präkludirte Gläubiger von seinem Vorrechte bezüglich der im Zwangswege verkauften Sache ausgeschlossen wird, der persönliche Anspruch gegen den Schuldner ihm aber vorbehalten bleibt. Im Falle einer aus Versehen unterlassenen Zuziehung einiger Gläubiger zum Kaufgelder-Vertheilungsverfahren haben nämlich die betheiligten Gläubiger das Recht, die Rückgabe des an den Rheder gezahlten Kaufgeldes und Fortsetzung des Vertheilungsverfahrens in dem schon erwähnten Sinne zu verlangen.

[11]) Die Bestimmungen über das Erlöschen der am Schiffe im Ganzen begründeten Pfandrechte finden keine Anwendung, wenn nur der Antheil eines Miteigenthümers veräussert wird. Richtiger gesagt: das Pfandrecht der Schiffsgläubiger, gleichviel wie viele Mitrheder Antheil am Schiffe haben, erfasst stets das ganze Schiff und ist also nach Parten etc. nicht theilbar; daher kann der Verkauf von Schiffstheilen und Parten ohne Unterschied ob freiwillig oder zwangsweise auf den Fortbestand des Pfandrechtes keinen Einfluss haben. Die Frage selbst nun, welchen Einfluss übt denn die zwangsweise Veräusserung eines Schiffsantheiles auf die an diesem Antheile als solchem etwa begründeten Pfandrechte, hat dieses Gesetz nicht geregelt, wohl aber Ha. 780. Die ganze Frage dürfte aber überhaupt bei der Binnenschifffahrt nicht von Bedeutung werden, eventuell muss sie nach dem Rechte des betreffenden Bundesstaates, wo der Fall vorkam, gelöst werden.

[12]) Dieser Paragraph entspricht dem Seerechte Art. 774 und 775 und bedarf im Allgemeinen keiner näheren Begründung. Es ist einleuchtend, dass das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger nicht dahin führen darf, den Ladungsbetheiligten die Zahlung der Fracht an den Schiffseigner zu verwehren, bezw. sie gegenüber den Schiffsgläubigern einer Verantwortlichkeit wegen dieser Zahlung auszusetzen.

[13]) Das ist also der Fall, wenn sie vom Schiffseigner mittelbar oder unmittelbar eingezogen sind, oder der Schiffer sie ihm hat zukommen lassen, oder für ihn verwendet, oder der Schiffseigner auf seine Forderung verzichtet oder ihren Untergang durch chicanöse Prozessführung herbeigeführt hat. In diesem Falle giebt es kein Haftgut mehr und Absatz 2, die persönliche Haft, tritt in ihr Recht bis zu dem Betrage des Ausfalles, welchen die Schiffsgläubiger durch Entziehung des Exekutionsobjektes erleiden. Auch hier ist die Klage gegen den Schiffseigner oder den Schiffer als dessen Vertreter zu richten auf Zahlung bei Vermeidung der Zwangsvollstreckung in das Schiff; das gilt auch im Falle der Abtretung der Forderung an einen Dritten: auch hier geht die Klage nicht gegen denjenigen, an den die Forderung abgetreten, sondern gegen den Schiffseigner.

[14]) Dieser Satz ist gegenüber dem Seerechte neu. Diese Fassung ist gewählt, um der missverständlichen Annahme vorzubeugen, als ob die Schiffsgläubiger genöthigt wären, das Pfandrecht einer abgetretenen, aber

[1]) § 115.

(Neue Reise mit Pfandrechten behafteter Schiffe.)

(Ha. Art. 777.)

Abs. 1. Sendet der Schiffseigner, nachdem[3]) er von der Forderung eines Schiffsgläubigers, für welche er nur mit Schiff und Fracht haftet, Kenntniss erhalten hat, das Schiff zu einer neuen Reise aus, ohne dass dies zugleich im Interesse des Gläubigers geboten war[2]), so wird er für die Forderung in Höhe desjenigen

noch ausstehenden Forderung gegen den Erwerber dieser Forderung zu verfolgen. Die Geltendmachung des Pfandrechtes kann somit nach dem Gesetze wie nach Ha. auf Grund eines gegen den Schiffseigner verwirkten vollstreckbaren Titels ohne Weiteres nach den Vorschriften der Civilprozessordnung erfolgen.

[15]) Der Absatz 2 vom Art. 774 Ha. gilt auch selbstverständlich hier: auch auf dieses Pfandrecht finden die in den vorstehenden Artikeln über die Rangordnung enthaltenen Bestimmungen Anwendung.

[16]) Die Einziehung kann in verschiedener Form geschehen: Verwendung der Gelder im Interesse des Schiffseigners, Zahlung an dessen Gläubiger ist auch Einziehung. Wie aber, wenn der Schiffer die Fracht eingezogen, der Schiffseigner aber nichts bekommen hat? Dann ist der Schiffseigner nicht persönlich verpflichtet, nur mit Schiff und Fracht vgl. § 3 und § 4.

[17]) Das „Wissentliche" bezieht sich auch auf die Existenz des Vorrechts. Es kann ja auch vorkommen, dass dem Schiffseigner die Forderung eines Schiffsgläubigers, aber nicht die Thatsache, auf welcher ihr Vorrecht beruht, bekannt ist. Hier kann von Wissentlichkeit im Sinne dieses Gesetzes nicht gesprochen werden. Es wäre unbillig, wenn man in diesem Falle den Schiffseigner für die Nichtberücksichtigung dieses ihm unbekannt gewesenen Vorrechtes verantwortlich machen wollte.

[18]) Es macht keinen Unterschied, ob die Forderung des Schiffsgläubigers vor oder nach Einziehung der Fracht entstanden ist. Das ist namentlich wegen der etwaigen Frachtvorschüsse von Bedeutung.

[19]) Dass im Falle der Einziehung der Fracht durch den neuen Gläubiger der Schiffseigner, welcher die Gegenleistung für die Abtretung erhalten hat, in gleicher Weise persönlich haftbar wird, wie im Falle des § 113 Absatz 2, ergiebt sich auch ohne ausdrückliche Bestimmung.

Zu § 115.

[1]) Der Schiffseigner, welcher das Schiff zu einer neuen Reise aussendet, wird den ihm bekannten Schiffsgläubigern, welchen er an sich nur mit Schiff und Fracht haftet, insoweit persönlich verpflichtet, als dieselben vor Antritt der Reise aus dem Schiffe befriedigt werden konnten. Dieser Satz gilt für das Seerecht und ist nicht minder für das Binnenschifffahrtsrecht nothwendig geworden wegen der Gefahren, denen das Schiff durch

Betrages auch persönlich[4]) verpflichtet, welcher für den Gläubiger sich ergeben haben würde, falls der Werth, den das Schiff bei Antritt der Reise hatte, unter die Schiffsgläubiger nach der gesetzlichen Rangordnung vertheilt worden wäre.

Abs. 2. [5])Bis zum Beweise des Gegentheils wird angenommen, dass der Gläubiger bei dieser Vertheilung seine vollständige Befriedigung erlangt haben würde.

§ 116[1]).

(Ersatz des Pfandrechtsobjekts.)

(Ha. Art. 778.)

Abs. 1. Die Vergütung[2]) für Aufopferung oder Beschädigung in Fällen der grossen Haverei tritt für die Schiffsgläubiger an Stelle des Gegenstandes, für den die Vergütung bestimmt ist.

Abs. 2. Dasselbe gilt von der Entschädigung, die wegen des Verlustes oder der Beschädigung des Schiffes oder wegen der durch Verlust oder Beschädigung von Gütern herbeigeführten Entziehung der Fracht dem Schiffseigner von demjenigen gezahlt werden muss, welcher den Schaden durch eine rechtswidrige Handlung verursacht hat.

jede neue Reise ausgesetzt wird, und mit Bezug auf die Möglichkeit der Entstehung neuer, mit Vorzugsrechten ausgestatteter Schiffsgläubigerrechte geboten.

[2]) War der Antritt der Reise freilich zugleich im Interesse der Schiffsgläubiger, so ist der § 115 nicht anwendbar; vielleicht weil das Schiff sich an einem Orte befindet, wo es mit Rücksicht auf den bevorstehenden Winter nicht hinreichend geschützt ist.

[3]) Eine nachträgliche Kenntniss, also nachdem das Schiff bereits abgesegelt war, hat keinen Einfluss.

[4]) Also nicht bloss mit Schiff und Fracht.

[5]) Den Beweis für einen etwaigen Minderwerth des Schiffes, der den Schiffsgläubigern entgegengesetzt werden will, muss der Schiffseigner selbst erbringen, weil die letzteren kaum in der Lage sein dürften, eine Werthfeststellung des Schiffes vor dessen Abgang zu veranlassen. Die hier aufgestellte Präsumtion ist eben keine praesumtio juris et de jure, sondern nur eine den Gegenbeweis zulassende Rechtsvermuthung.

Zu § 116.

[1]) Nach diesem Paragraphen sollen Ersatzforderungen, welche dem Schiffseigner aus dem Verluste oder der Beschädigung des Schiffes oder aus der Einbusse der Fracht bei Verlust von Ladungsgütern erwachsen, als Gegenstand des Pfandrechtes an die Stelle des Schiffes oder der Fracht

Abs. 3. Hat der Schiffseigner die Vergütung oder Entschädigung eingezogen, so haftet er in Höhe des eingezogenen Betrages den Schiffsgläubigern persönlich in gleicher Weise wie den Gläubigern einer Reise im Falle der Einziehung der Fracht (§ 113)[3]).

§ 117[1]).

(Regelung des Verhältnisses der verschiedenen auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte.)

(Ha. Art. 781.)

Abs. 1. Die wegen der Beiträge zur grossen Haverei und der Bergungs- und Hülfskosten auf den Ladungsgütern haftenden Pfandrechte gehen den im Artikel 411[2]) des Handelsgesetzbuchs bezeichneten Pfandrechten vor. Unter den ersteren Pfandrechten hat das später entstandene vor dem früher entstandenen den

treten, also im Falle der Einziehung durch den Schiffseigner auch eine persönliche Verbindlichkeit desselben begründen. In Ermangelung einer solchen Bestimmung würden Verluste oder Beschädigungen der bezeichneten Art im Ergebniss sonst zu einer Bereicherung des Schiffseigners auf Kosten der Schiffsgläubiger führen.

[2]) Die Vergütung, nicht das Recht auf Vergütung, tritt für die Schiffsgläubiger an die Stelle Desjenigen, wofür die Vergütung bestimmt ist. Eine Bestimmung im ersteren Sinne würde die Folge haben, dass statt des Schiffseigners bei Aufmachung von Dispachen etc. die Schiffsgläubiger als Interessenten zugezogen werden müssten.

[3]) Von Versicherungsgeldern ist aber hier nicht die Rede; sie haften also bei Untergang des Schiffes den Schiffsgläubigern nicht; so wenigstens ausdrücklich nach den Anschauungen der seinerzeitigen Kommission zum Seerechte; jedenfalls sind die Versicherungsgelder hier nicht genannt. Massgebend war s. Zt. das Interesse des Rhedereigeschäftes und des Seehandels, aber auch das Wesen des Versicherungsgeschäftes: in allen Fällen, wo der Rheder den Schiffsgläubigern nur mit Schiff und Fracht haftet, braucht der Versicherer die Versicherungssumme, soweit sie den Schiffsgläubigern abzutreten ist, überhaupt nicht zu zahlen, weil der Rheder insoweit an der Erhaltung des Schiffes kein Interesse gehabt, und also durch den Unfall keinen Schaden erlitten hat. Dieselbe Erwägung dürfte auch für die Binnengewässer bestehen.

Zu § 117.

[1]) Diese eigentlich in den Abschnitt über Schiffs-Pfandgläubiger gehörige Vorschrift entspricht dem Seerechte, soweit nicht dort Verhältnisse berührt werden, welche in der Binnenschifffahrt keine Unterlage haben.

Vorzug; die gleichzeitig entstandenen sind gleichberechtigt; Forderungen, welche aus Anlass desselben Nothfalles entstanden sind, gelten als gleichzeitig entstanden.

Abs. 2. In den Fällen der grossen Haverei und des Verlustes oder der Beschädigung durch rechtswidrige Handlungen finden die Vorschriften des § 116 entsprechende Anwendung.

Auch ist hier neben den Pfandrechten für Havereivergütungen, sowie für Bergungs- und Hilfskosten nicht bloss das Pfandrecht des Frachtführers wegen der Fracht berücksichtigt, sondern durch Bezugnehmen auf Art. 411 Ha. auch hinsichtlich der übrigen in Betracht kommenden Pfandrechte, insbesondere desjenigen des Spediteurs und Kommissionärs Vorsorge getroffen.

[2]) Vergleiche § 26.

Achter Abschnitt.

Verjährung.

§ 118[1]).

(Verjährungsfrist.)

(Ha. Art. 906, 907, 909.)

Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

1. die öffentlichen Schiffs- und Schifffahrtsabgaben, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;[2])
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen der Schiffsbesatzung;[3])
3. die Lootsengelder;[4])
4. die Bergungs- und Hülfskosten einschliesslich des Berge- und Hülfslohnes;[4])
5. die Beiträge zur grossen Haverei;[4])
6. die Forderungen aus Geschäften, welche der Schiffer kraft seiner gesetzlichen Befugnisse (§§ 15, 16) und nicht mit Bezug auf eine Vollmacht geschlossen hat;[5])
7. die Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung (§ 3, § 4 No. 3, §§ 7, 92);[5])
8. die Forderungen des Frachtführers aus dem Frachtvertrage, insbesondere wegen der Fracht mit Nebengebühren, Liegegeldern und Auslagen, sowie die Ansprüche wegen des Fahrgeldes der beförderten Personen[6])[7]).

§ 119.

(Beginn der Verjährung.)

(Ha. Art. 908 u. 909.)

[8])Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.[9])

[1]) Eine Begriffsbestimmung dessen, was Verjährung ist, brauchen wir kaum vorauszuschicken; immerhin ist die Festlegung in dem Entwurfe des bürgerlichen Gesetzbuches das Beste, was in Kürze darüber gesagt werden kann: Nach Vollendung der Verjährung steht dem Anspruch eine Einrede entgegen, durch welche die Geltendmachung des Anspruches dauernd ausgeschlossen wird.

In den Gu. hatte man 1 und 2jährige Verjährungsfristen in engerer Anlehnung an das Ha. vorgeschlagen. Allein in der Sachverständigen-Kom-

mission hatte man das nicht anerkennen zu sollen geglaubt: die Kölner Handelskammer hätte sich sogar allgemein mit halbjähriger Verjährungsfrist begnügt; von einer Seite wurde schon dort die allgemeine Einführung von einjährigen Verjährungsfristen als das beste Auskunftsmittel genannt. Dieser Anregung ist die Regierung gefolgt. — Sie führt dieserhalb in ihren Motiven aus: „Das Bedürfniss kürzerer Verjährungsfristen für die durch den Betrieb der Schifffahrt entstehenden Forderungen ist in den Verhältnissen der Binnenschifffahrt nicht weniger begründet, als in jenen der Seeschifffahrt. — Die meisten der in Betracht kommenden Forderungen würden bei längerem Bestehen den Verkehr erheblich gefährden, zumal mit ihnen meistens ein gesetzliches Pfandrecht verbunden ist. — Die schleunige Abwicklung der aus dem Schifffahrtsverkehr resultierenden Forderungen ist auch deshalb wünschenswerth, weil bezüglich derselben nach Ablauf eines längeren Zeitraumes eine zuverlässige Prüfung häufig nicht mehr möglich ist. — Auch die Art der Geschäftsabwicklung erlaubt dem Gesetzgeber, ohne die Gläubiger zu benachtheiligen, die raschere Entlastung des Schuldners zu begünstigen, weil die Gläubiger bei allen hierher gehörigen Geschäften ununterbrochen in der Lage sind, das Schuldverhältniss zu kontrolliren und zur normalen Erledigung zu bringen. Die Verjährungsfrist von einem Jahre entspricht der allgemeinen Regel, welche im Art. 906 Ha. für die in Betracht kommenden Ansprüche aus den Verhältnissen des Seerechts aufgestellt ist. Die Ausnahmen desselben, welche die Gu. noch anerkannten, wurden in das Gesetz nicht aufgenommen. Die Gründe, welche bei der Seeschifffahrt eine ausgedehnte Verjährungsfrist für solche, häufig erst nach längerer Zeit verfolgbare Forderungen angezeigt erscheinen lassen, kommen bei der Binnenschifffahrt nicht in Betracht. Die Ansprüche gegen den Frachtführer wegen Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern sind bereits durch Art. 26 bezw. 408 Abs. 3 Ha. getroffen.

Im Uebrigen entsprechen die Ziffern 1—8 im Wesentlichen den Fällen der Schiffsgläubiger in § 102.

[2]) Vgl. § 102 Note 1.

[3]) Vgl. § 102 Note 2.

[4]) Vgl. § 102 Note 3.

[5]) Vgl. § 102 Note 5.

[6]) Vgl. § 26 bezw. Ha. Art. 408 Abs. 3.

[7]) Dass die Verjährung der Forderungen mit Pfandrecht auch die daneben in einzelnen Fällen bestehenden persönlichen Forderungsrechte mitergreift, ist, siehe auch Art. 409 Ha., selbstverständlich. Im Ha. Art. 907 ist das ausdrücklich ausgesprochen: „Die nach dem vorstehenden Artikel eintretende Verjährung bezieht sich zugleich auf persönliche Ansprüche, welche dem Gläubiger etwa gegen den Rheder oder eine Person der Schiffsbesatzung zustehen.“ Hier hatte man eine solche Beifügung nicht für nöthig erachtet.

[8]) Der Beginn der Verjährung stimmt mit den zahlreichen deutschen bundesstaatlichen Gesetzen und mit dem Entwurf für das bürgerliche Gesetzbuch überein; er wird auf den Schluss desjenigen Jahres gestellt, in dem die Forderung fällig geworden wäre. Damit werden weitere

Bestimmungen über den Beginn der Verjährung, wie sie Ha. Art 908 und 909 Abs. 2 enthält, nicht weiter erforderlich.

[9]) Es könnte in Frage kommen, inwieweit der im Art. 911 Ha. zum Ausdruck gebrachte Gedanke nicht für die Binnnenschifffahrt verwerthbar gewesen wäre: „eine Forderung, welche nach Art. 906—910 verjährt ist, kann auch im Wege der Kompensation oder sonst als Gegenforderung nicht geltend gemacht werden, wenn sie zur Zeit der Entstehnng der anderen Forderung bereits verjährt war.“ Eine solche Bestimmung ist heute nicht mehr nothwendig; zur Zeit der Schaffung des Ha. war es angezeigt gewesen, die Verwendung verjährter Forderungen, aber nur zur Kompensation und Gegenforderung (anders gegenüber den Retentionseinreden, gegenüber der Einrede des nichterfüllten und nicht gehörig erfüllten Vertrages) rechtlich zu fixiren. Diese Fragen sind jetzt unmittelbar vor der erwarteten Einführung des bürgerlichen Gesetzbuches besser dem letzteren überlassen, das übrigens im Sinne dieses Art. 911 entscheiden dürfte.

Immerhin ist es nicht uninteressant, den Entwurf des bürgerlichen Gezetzbuches in Kürze darüber zu hören. § 162 des ersten Entwurfes hatte bestimmt: „Die Verjährung wird durch jedes rechtliche Hinderniss gehemmt, welches vermöge der Beschaffenheit des Anspruches oder vermöge einer besonderen Vorschrift die Rechtsverfolgung nicht gestattet. Die Verjährung wird dadurch nicht gehemmt, dass dem Anspruch die Einrede des nicht erfüllten Vertrages, des Zurückbehaltungsrechtes oder der Vorausklage oder die Abzugseinrede des Inventarerben entgegensteht. Sie wird auch dadurch nicht gehemmt, dass dem Anspruch eine zur Aufrechnung geeignete Forderung gegenüber steht oder dass der Anspruch der Anfechtung unterliegt.“ Dagegen lautet dieser Paragraph nach der zweiten Lesung viel allgemeiner: § 168. „Die Verjährung ist gehemmt, so lange die Leistung gestundet oder der Schuldner aus anderen Gründen vorübergehend zur Verweigerung der Leistung berechtigt ist. Diese Vorschrift findet keine Anwendung auf die Einrede des Zurückbehaltungsrechtes, des nicht erfüllten Vertrages und der Vorausklage.“

Darnach darf man annehmen, dass der zweite Entwurf in der Aufrechnungseinrede ein Hinderniss der Verjährung anerkennen will.

Neunter Abschnitt.

Schiffsregister[1]).

§ 120[2]).

(Umfang der Registerpflicht.)

(Ha. Art. 432 Abs. 1. Reichsgesetz vom 25. Okt. 1867 § 3.)

Für Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 15000 Kilogramm beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20000 Kilogramm sind Schiffsregister zu führen.

[1]) Die Einführung von Registern, in welche alle Fahrzeuge von einer bestimmten Grösse einzutragen sind, ist bei der Binnenschifffahrt nicht minder ein Bedürfniss als bei der Seeschifffahrt, wenn bei letzterer auch noch das Recht der Führung der Reichsflagge und die Anerkennung dieses Rechtes durch Ertheilung eines Zertifikates der Registerbehörde (wie bei der Binnenschifffahrt) nicht erheblich mit in Betracht kommt. Immerhin hat auch auf Binnenflüssen ein Schiffsregister den wesentlichen Vorzug, für die Betheiligten ein zuverlässiges und allgemein zugängliches Mittel zur Auskunft über die thatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse der einzelnen Schiffe zu schaffen. Die Kenntniss der bezeichneten Verhältnisse ist sowohl für die Personen, welche Fracht- oder Versicherungsverträge abschliessen, als auch für diejenigen, welche Ansprüche als Schiffsgläubiger gegen den Eigenthümer des Schiffers geltend zu machen haben, von erheblichster Bedeutung. Die bisher vom Rheinschiffs-Registerverband und von der Vereinigung norddeutscher Versicherungsgesellschaften herausgegebenen Schiffsregister waren nach Lage der Verhältnisse sehr dankenswerthe Arbeiten; aber durch solche private Sammlungen kann nie ein öffentliches, auf gesetzlicher Grundlage ruhendes Schiffsregister ersetzt werden. In Hamburg und Bremen hat deshalb bereits die Bundesgesetzgebung eingegriffen und die Anlegung von Registern für Binnenschiffe angeordnet (Gesetze von 1885 resp. 1887). Dem von den Betheiligten allseitig geäusserten Wunsche entsprechend hat das Gesetz die Einrichtung für das ganze Reichsgebiet getroffen. Damit ist zugleich die Grundlage für eine angemessene Regelung der Verpfändung von Binnenschiffen geschaffen. Als Muster schwebte bei der Ausarbeitung dieses Abschnittes das Bundesgesetz betr. die Nationalität der Kauffarteischiffe und die Befugniss zur Führung der Bundesflagge vom 25. Okt. 1867 vor. Das Schiffsregister auch zur Eintragung von Eigenthumsrechten zu benützen, also dasselbe zu einem vollständigen Grundbuch zu machen, hat das Gesetz nicht unternommen, ebensowenig dass dadurch dem Register öffentlicher Glaube zu Gunsten der Erwerber von Rechten an dem Schiffe beigelegt werde; für eine solche mit den erheblichsten Weiterungen und Umständlichkeiten verbundene Einrichtung fehlt es an einem wirklichen Bedürfniss. Auch die angebliche Rücksicht auf Hebung des Schiffskredites, welche einem diesbezüglichen

Vorschlage zu Grunde liegt, ist nicht geeignet, eine Regelung in dem bezeichneten Sinne zu rechtfertigen; von einer dem eigentlichen Realkredit vergleichbaren Ausnützung — bemerken die Motive dazu — (wie gefährlich überhaupt auch nur der pfandrechtliche Kredit auf Schiffe ist, wurde von dem Herausgeber dieses Kommentars des Näheren in La. Bd. I S. 14—41 dargelegt) kann bei Schiffen überhaupt nicht die Rede sein, und zwar schon deshalb nicht, weil durch die Möglichkeit des Vorhandenseins gesetzlicher Pfandrechte, die aus dem Schiffsregister nie zu ersehen sind, einer derartigen Verwerthung des Schiffes engere Grenzen gezogen sind. Das Gesetz hat deshalb davon abgesehen, die Schiffe in dieser Hinsicht wie unbewegliche Sachen zu behandeln und sich bezüglich der Eintragung des Eigenthumsüberganges auf das dem in dem Vorstehenden erwähnten Reichs- bezw. Bundesgesetz zu Grund liegende System beschränkt, wonach die Anmeldung der betreffenden Thatsachen durch Strafandrohung gesichert wird; auf der anderen Seite liegt aber auch kein Bedürfniss vor, den Eigenthumsübergang durch Beseitigung des im bürgerlichen Rechte begründeten Erfordernisses der Besitzübertragung besonders zu erleichtern; es ist deshalb von einer Bestimmung wie Ha. Art. 439 hier abgesehen. Dieser bestimmt nämlich Folgendes: „Bei der Veräusserung eines Schiffes oder eines Antheils am Schiff (Schiffspart) kann zum Eigenthumserwerb die nach denGrundsätzen des bürgerlichen Rechtes etwa erforderliche Uebergabe durch die unter den Kontrahenten getroffene Vereinbarung ersetzt werden, dass das Eigenthum sofort auf den Erwerber übergehen soll". — Ursprünglich hatte dieser Abschnitt an der Spitze des Gesetzes gestanden. Um nun kein Missverständniss darüber aufkommen zu lassen, dass die Bestimmungen der ersten 7 Abschnitte auf alle Schiffe sich beziehen, ohne alle und jede Rücksicht darauf, ob sie nach den Bestimmungen dieses IX. Abschnittes registerpflichtig sind oder nicht, wurde dieser Abschnitt hierher gesetzt.

[2]) Die ursprüngliche Vorlage war erheblich enger; es hiess in den Gu.: „für die zur Schifffahrt auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern bestimmten Schiffe (Binnenschiffe) — eine derartige Begriffsbestimmung ist jetzt nicht mehr nothwendig, weil dieser Paragraph nicht mehr wie damals an der Spitze des ganzen Gesetzes steht; die Frage, was Schiff ist, hat ja bereits der neue § 1 dieses Gesetzes behandelt; vgl. jetzt übrigens auch § 8 Abs. 2 der Justizministerialverfügung in Preussen Seite 327. Nur aber über Schiffe, deren Tragfähigkeit mehr als 20000 Kilogramm beträgt, sind Schiffsregister zu führen."

Diese Bestimmungen erlitten in der Sachverständigen-Kommission verschiedene Anfechtungen. So wurde damals von der Elbe her bemerkt, dass die dortigen Dampfer nicht nach ihrer Tragfähigkeit, sondern nach ihrer Maschinenkraft amtlich festgestellt würden. Angeregt wurde dieserhalb, etwa zu sagen: Dampfer von mindestens 10 Quadratmeter Heizfläche. Von der Elbe her wurde ferner darauf hingewiesen, dass es gerade in Hamburg zahlreiche Schiffe gebe, die nicht ganz 20000 Kilogramm Tragfähigkeit besässen und daher auch anheimgegeben, schon mit 10000 Kilogramm Ladefähigkeit die Registrirungspflicht beginnen zu lassen. Von derselben Seite wurde noch erwähnt, dass vielfach die Schiffe nicht nach der

Tragfähigkeit in Kilogramm, sondern nach ihrem Raumgehalt festgestellt würden; es wäre also besser zu sagen, um ein Beispiel zu geben: ein Schiff von 50 Kubikmeter Raumgehalt. Eine dritte Anregung ging dahin, dass es ja auch Schiffe mit anderer motorischer Kraft als Dampf gäbe z. B. die Benzin-, Petroleum- und Ligroinboote; auch die indizirten Pferdekräfte wurden bei diesem Anlasse als Einheitsmass herangezogen. Soweit speziell die Raumfrage in Betracht kommt, wurde bei jener Gelegenheit vom Vertreter des Reichsamts des Innern bemerkt, dass z. Z. Vorarbeiten zu einer Binnenschifffahrtsaichordnung im Gange wären und zwar für die gesammte Schifffahrt, die sich zunächst mit dem Rauminhalte der Schiffe beschäftige. Wenn diese fertig sei, werde eine bequeme Umrechnung von Raum auf Tragfähigkeit desselben Schiffes ermöglicht sein, weil der durch den Schiffskörper verdrängte Raum des Wassers gemessen werde; so könne unmittelbar eine Umrechnung in die Tragfähigkeit vorgenommen und dieses Ergebniss in die Aichscheine aufgenommen werden. Der obige Paragraph zeigt, dass diesen Wünschen, wenn auch nicht durchaus, so doch in den meisten Beziehungen Folge geleistet ist. Jedenfalls ist zunächst daran festgehalten, dass nur die Tragfähigkeit der Schiffe die Grenze der Registerpflicht bestimme im Gegensatz zum mehrgenannten Bundes- und Reichsgesetz bezw. richtiger nach der Novelle hiezu am 28./VI. 73. Darnach sind 50 Kubikmeter Raumgehalt die Grenze nach unten.

Die abweichende Bestimmung unseres Gesetzes, sagen die Motive, beruhe nun darauf, dass bei der Vermessung der Binnenschiffe im Allgemeinen nicht der Raumgehalt bestimmt wird, sondern unmittelbar die Tragfähigkeit und zwar nach dem Gewichte, welches das Schiff von der unteren bis zur oberen Schwimmebene sinken lässt. Die letztere Vermessungsmethode führt bei den Flussfahrzeugen, in Folge der grösseren Gleichmässigkeit der Schiffstypen, zu einem hinreichend zuverlässigen Ergebniss und wird auch aus dem Grunde bevorzugt, weil dieses Ergebniss für die Bedürfnisse des Verkehrs, insbesondere für die Festsetzung der Gebühren und Abgaben, die Berechnung der Liegegelder und Versicherungsprämien und ähnliche Zwecke unmittelbar verwendbar ist. Die vorstehend unter 1 erwähnten Gesetze von Hamburg und Bremen machen allerdings die Eintragung von Flussschiffen davon abhängig, dass der Brutto-Raumgehalt wie bei den Seeschiffen mehr als 50 Kubikmeter beträgt; im Register ist jedoch auch die Tragfähigkeit zu bemerken und zwar wird dieselbe nach einem feststehenden Massstab aus dem Raumgehalt berechnet. Diese Berechnungsweise wird auch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes nicht ausgeschlossen. Im Uebrigen entspricht die Tragfähigkeit von 15 Tonnen bei Dampfschiffen und anderen Fahrzeugen mit eigener Triebkraft und von 20 Tonnen bei sonstigen Schiffen annähernd, wenn auch nicht genau, einem Durchschnitts-Brutto-Raumgehalt von 50 Kubikmetern. Nach § 3 der vom Bundesrath erlassenen Vorschriften über die Registrirung und Bezeichnung von Kauffarteischiffen vom 13. November 1873 (abgedruckt in allen grösseren Kommentaren zum Ha.) sollen 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt bei Segelschiffen gleich 22 t, bei Dampfschiffen = 15 t angesehen werden. Die im § 120 angegebenen Tragfähigkeitgrenzen genügen; weiter unten ist ein

§ 121[1]).

(Registergerichte.)

(Ha. 434 Abs. 2, Ges. vom 25. X. 67 § 3.)

Abs. 1. Das Schiffsregister wird bei dem zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichte geführt.

Abs. 2. Die Landesregierungen sind befugt, die Führung des Registers für die Bezirke mehrerer Gerichte[3]) einem von diesen zu übertragen oder mit derselben da, wo die Führung der Register für Seeschiffe anderen Behörden obliegt, die letzteren zu betrauen.

§ 122[2]).

(Oeffentlichkeit der Register.)

(Ha. Art. 432 Abs. 2, Ges. vom 25. X. 67 § 4.)

Das Schiffsregister ist öffentlich; die Einsicht ist während der gewöhnlichen Dienststunden einem Jeden gestattet[4]). Von den Eintragungen können gegen Erlegung der Kosten Abschriften gefordert werden, die auf Verlangen zu beglaubigen sind.

Bedürfniss für Registrirung von Schiffen nicht anzuerkennen. Bei Dampfschiffen, meinen die Motive, wird es vielleicht in einzelnen Fällen vorkommen, dass trotz einer etwas geringeren Tragfähigkeit die besondere Stärke der Maschinen dem Schiffe einen Werth verleiht, der es an sich als zur Registrirung geeignet erscheinen lassen könnte; bei der verhältnismässig beschränkten Bedeutung, welche in rechtlicher Beziehung mit der Registrirung verbunden ist, erscheint es jedoch nach Ansicht der Motive nicht geboten, unter die Grenze des Gesetzes, wie oben gegeben, herab zu gehen; sollte aber in einzelnen Landestheilen ein solches Bedürfniss bestehen, so gestattet § 129 das Einschreiten der landesherrlichen Gesetzgebung.

[2]) Vgl. auch § 129 und die Anmerkung dazu.

Zu § 121 u. 122.

[1]) Die Führung des Schiffsregisters ist in erster Linie den zur Führung des Handelsregisters zuständigen Gerichten übertragen, was sich mit Rücksicht auf die Verwandtschaft beider Obliegenheiten rechtfertigt und auch der Einrichtung entspricht, welche in Betreff des Registers für Seeschiffe in einem Theil der Bundesseestaaten besteht. Um übrigens einer zu weit gehenden Zersplitterung der Schiffsregister, wie sie bei sehr kleinen Gerichtsbezirken eintreten können, vorzubeugen, wird es sich unter Umständen empfehlen, die Führung des Schiffsregisters für mehrere Bezirke einem einzigen Gerichte zu übertragen. Der Absatz 2 gestattet den Landesregierungen diesbezügliche Anordnungen. Zugleich soll auch, wo bereits Seeschifffahrtsregister bestehen, gestattet sein, die mit deren Führung

§ 123.

(Zuständigkeit für Registrirung.)

(Ha. Art. 435 Abs. 1 Nr. 3, Ges. vom 25. X. 67 § 5.)

Jedes Schiff ist bei der Registerbehörde des Heimathsortes [1]) zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

§ 124.

(Träger der Registerpflicht.)

(Ges. vom 25. X. 67 § 12, 15.)

[2]) Abs. 1. Die Verpflichtung zur Anmeldung liegt dem Eigenthümer des Schiffes und, wenn mehrere Miteigenthümer vorhanden sind, einem jeden von ihnen ob.

befassten Behörden auch für die Binnenschifffahrtsregister zu betrauen, also etwa in den Hansastädten, in Köln u. s. w. Die Vereinigung der beiden Schiffsregister bei derselben Behörde wird sich vermuthlich als wünschenswerth herausstellen und diesem Bedürfniss gegenüber muss die Rücksicht auf eine durchweg gleichmässige Regelung der Zuständigkeit in sämmtlichen Bundesstaaten, wie die Motive sagen, zurückstehen.

[2]) Die Oeffentlichkeit des Schiffsregisters folgt aus dem Zwecke des letzteren in gleicher Weise wie beim Register für Seeschiffe.

[3]) Also nicht etwa auf bestimmte Stromgebiete ist es abgesehen, wie in der Sachverständigen-Kommission vereinzelt gewünscht wurde, sondern nur auf Zusammenlegung mehrerer Gerichtsbezirke; immerhin können dabei strompolitische Interessen massgebend sein. So verlangte die Handelskammer für den Kreis Mannheim ein Binnenschiffsregister für den Ober-Rhein. Für ganze Stromgebiete oder Theile derselben freilich wäre ein gemeinsames Register unpraktisch und dem Zwecke derselben widerstrebend. Man könnte Jemand in Koblenz nicht zumuthen, wegen des Registers bis nach Cöln zu reisen u. s w.

[4]) Dieser Satz kam erst auf Grund der Verhandlungen der Sachverständigen-Kommission hinein; er entspricht einer ähnlichen Bestimmung in dem Hamburger Gesetze.

Zu § 123, 124, 125, 126.

[1]) Vgl. § 6 und die dortigen Anmerkungen. Im Seerechte spricht man von Heimaths- und Registerhafen.

[2]) Abs. 1 und Abs. 3 scheinen sich zu widersprechen; das ist aber nicht der Fall. Die Verpflichtung zur Anmeldung obliegt natürlich jedem der mehreren Miteigenthümer; ebenso bei Gesellschaften irgend welcher Art den mehreren persönlich haftenden Gesellschaftern, bei anderen Gesellschaften und juristischen Personen den mehreren gesetzlichen Vertretern. Wenn aber je nur einer von diesen die Anmeldung vollzogen hat, ist dem Gesetze Genüge geschehen, und kann von einer Ordnungsstrafe gegen die Uebrigen nicht gesprochen werden, also nur Solidarität in der Anmeldungs-Verpflichtung.

Abs. 2. Bei einer offenen Handelsgesellschaft, einer Kommanditgesellschaft oder einer Aktienkommanditgesellschaft sind die persönlich haftenden Gesellschafter, bei einer juristischen Person, einer Aktiengesellschaft, einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer eingetragenen Genossenschaft die gesetzlichen Vertreter zur Anmeldung verpflichtet.

Abs. 3. Sind mehrere Verpflichtete vorhanden, so genügt die Anmeldung durch einen von ihnen[3]).

§ 125[4]).

(Inhalt der Anmeldung zu den Registern.)

(Ha. Art. 435, Ges. vom 25. X. 67 § 6 u. 7.)

Abs. 1. Die Anmeldung muss enthalten:

1. die Gattung[5]) und das Material[6]) sowie den Namen[7]), die Nummer oder[7]) die sonstigen Merkzeichen des Schiffes[8]);
2. die Tragfähigkeit und [9]) bei Dampfschiffen oder sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft[10]) die Stärke des Motors;
3. die Zeit und den Ort der Erbauung[11]);
4. den Heimathsort[1]);
5. [12]) den Namen und die nähere Bezeichnung des Eigenthümers oder der Miteigenthümer und im letzteren Falle die Grösse des Antheiles eines jeden Miteigenthümers; bei Handelsgesellschaften genügt, auch soweit sie nicht juristische Personen sind, die Angabe der Firma und des Sitzes der Gesellschaft;
6. den Rechtsgrund, auf welchem das Eigenthum oder die Eigenthumsantheile beruhen.

Abs. 2. [13]) Die Angaben sind glaubhaft zu machen.

allen obliegt die Pflicht, wohl aber gegenseitige Vertretungsmöglichkeit bei der wirklichen Anmeldung selbst. Ganz ähnlich im Seerecht, nur besteht dort die Verpflichtung zur Anmeldung lediglich rücksichtlich der Veränderungen in den zur Anmeldung zu bringenden Thatsachen oder zu Löschungsanträgen einfach deshalb, weil mit der Eintragung das Recht auf Führung der deutschen Flagge verbunden ist, eine Wirkung, welche die Anmeldung von selbst veranlasst. Auch im Seerecht heisst es: „die Strafe tritt nicht ein, wenn vor Ablauf der Frist die Verpflichtung von einem Mitverpflichteten erfüllt ist." Dabei ist es nicht von Belang, ob etwa gesetzlich oder durch Statut festgesetzt ist, dass zur Vertretung der Gesellschaften, juristischen Personen u. s. w. die Mitwirkung mehrerer Vertreter geboten ist. Die letztere ist in der Regel nur vorgeschrieben, wo rechts-

§ 126.

(Inhalt des Registers.)

(Ha. Art. 435, Ges. vom 25. X. 67 §§ 6, 8.)

Abs. 1. Jedes Schiff wird in das Schiffsregister unter einer besonderen Ordnungsnummer eingetragen.

Abs. 2. Die Eintragung hat die im § 125 bezeichneten Angaben und den Tag der Eintragung zu enthalten.

[14])Abs. 3. Ueber die Eintragung wird von der Registerbehörde eine Urkunde (Schiffsbrief)[15]) ertheilt, in welche der vollständige Inhalt der Eintragung aufzunehmen ist[16]).

verbindliche Erklärungen von Personengemeinschaften in Frage stehen. Das ist bei diesen Anmeldungen zum Schiffsregister nicht der Fall. Im Uebrigen müssen ja nach § 125 Abs. 2 die in der Anmeldung nöthigen Thatsachen glaubhaft gemacht werden, umsomehr erscheint die Mitwirkung einer Mehrheit von Vertretern bei der Anmeldung entbehrlich. Der Werth liegt in den Thatsachen der Anmeldung, nicht in der Zahl der anmeldenden Personen bezw. Vertreter.

[3]) In den Gu. war hier ein Absatz folgenden Inhaltes: „Die Anmeldung ist persönlich oder in beglaubigter Form zu bewirken.“ Dieser Absatz ist auf Anfechtungen in der Sachverständigen-Kommission hin weggefallen. Dadurch ist diese Frage den näheren Ausführungsverordnungen der einzelnen Bundesstaaten, welche die Regelung der Binnenschiffsregister ähnlich wie die der Handels-, Muster- und anderer Register zu besorgen haben, überlassen. In der Sachverständigen-Kommission wurde vor Allem auch im Interesse der kleineren Schiffer der einzelnen Stromgebiete dringend gewünscht, von einer Glaubhaftmachung der Anmeldung durch Gericht oder Notar abzusehen. Diese Mittelsorgane seien sogar unter Umständen, es wird dabei vor Allem auf Ostdeutschland hingewiesen, schwer zu beschaffen. Höchstens sollte man sich der Gemeindevorsteher dabei bedienen. Das führte dazu, überhaupt nichts zu sagen, und den erwähnten Absatz wegzulassen. Der 2. Absatz von § 125 dürfte ohnediess dabei schon genügen, das Unentbehrliche gegebenen Falls zu verlangen.

[4]) Der Inhalt der Anmeldung schliesst sich im Wesentlichen an das Seerecht an, soweit nicht natürlich die bei der See für die Flagge nöthigen Voraussetzungen in Frage kommen.

[5]) Also z. B. Motorboote (Schleppschiff, Remorqueur) oder gewöhnliche Schiffe, Rad- oder Schraubendampfer etc. etc.

[6]) Material ist hier Baumaterial, aus welchem ausschliesslich oder vor wiegend das Schiff erstellt ist: ob von Holz oder von Eisen. Diese Eigenschaft kam auf Wunsch von Versicherungsseite her in das Gesetz.

[7]) Das „oder“ sagt, dass nur eine der drei Eigenschaften verlangt wird; entweder der Name, oder die Nummer oder ein sonstiges Merkzeichen. Auf vielen Binnenflüssen tragen die Schiffe überhaupt keine Namen. Es

genügt also irgend ein zur Feststellung der Identität dienendes Merkzeichen.

[8]) In der Sachverständigen-Kommission wurde der Antrag gestellt: „Jedes Schiff muss eine Bezeichnung erhalten.“ Darauf wurde mit Recht entgegnet: Gewiss, das sei auch der Sinn der Ziffer 1; dieselbe setze irgendwelche Bezeichnung zur Feststellung der Individualität ja voraus.

[9]) Die folgenden Worte waren in den Gu. noch nicht enthalten. In der Sachverständigen-Kommission war, aber ohne Erfolg, verlangt worden: zu „Tragfähigkeit“ beizufügen „oder der Heizfläche“.

[10]) Also Benzin-, Ligroin-, Petroleum-Motorschiffe. Vielleicht auch solche, die mit elektrischer Kraft in Zukunft betrieben werden möchten.

[11]) In der Sachverständigen-Kommission war von einer Seite die Aufnahme des Bauwerthes und des Kaufpreises verlangt. Von anderer Seite wurde aber sehr korrekt darauf bemerkt: das wäre ausserordentlich gefährlich; dann werden nur die höchsten Bau- und Kaufwerthe eingetragen, um möglichst hohe Hypotheken auf Schiffe zu bekommen. Vgl. übrigens darüber mehr Abschnitt X.

[12]) Was die Eintragung des Eigenthümers betrifft, so versteht es sich, dass, wenn das Schiff einer Aktiengesellschaft, einer eingetragenen Genossenschaft oder einer sonstigen Gesellschaft mit juristischer Persönlichkeit gehört, die zur Kennzeichnung der Gesellschaft nothwendigen Angaben (Sitz und Firma) aufzunehmen sind. Aber auch bei den offenen Handelsgesellschaften und Kommanditgesellschaften darf diese Art Eintragung als ausreichend gelten; so meinen wenigstens die Motive. Die Aufführung aller einzelnen Gesellschafter, fahren dieselben fort, wie sie § 6 des Gesetzes vom 25. Oktober 1867 in der Fassung des Gesetzes vom 23. Dezember 1888 vorschreibt, führt zu erheblichen Umständlichkeiten und kann bei der Registrirung der Binnenschiffe, für welche die Person und Nationalität der einzelnen Gesellschafter nicht in der Weise wie für die Seeschiffe von Erheblichkeit ist, entbehrt werden. Sind ja doch zur Führung der Bundes- bezw. Reichsflagge Kauffahrteischiffe in Deutschland nur dann berechtigt, wenn sie in dem ausschliesslichen Eigenthum solcher Personen sich befinden, welchen das Bundes-Indigenat zusteht. Das gilt selbst für die persönlich haftenden Mitglieder von Kommanditgesellschaften auf Aktien. In No. 5 oben ist daher auch bezüglich derjenigen Handelsgesellschaften, welche nicht juristische Personen sind, die Eintragung der Firma und des Sitzes der Gesellschaft für genügend erklärt.

[13]) Dass die für die Anmeldung vorgeschriebenen Angaben glaubhaft gemacht werden, ist nicht zu entbehren, wenn das Schiffsregister seinem Zwecke gemäss den Betheiligten zuverlässige Auskunft über die eingetragenen Schiffe gewähren soll. Darüber, in welcher Art die Glaubhaftmachung geschieht, ist alles Weitere dem Richter überlassen, wohl auch der Landesgesetzgebung, wie schon oben gesagt. Die Motive bemerken noch, dass bei der ersten Eintragung eines neugebauten Schiffes in der Regel die Vorlegung des Messbriefes genügen wird, in anderen Fällen wird es auch der Beibringung der Erwerbsurkunden oder in Ermangelung einer solchen einer Bescheinigung der Ortsbehörde über das Eigenthum am Schiffe bedürfen.

[1]) § 127.

(Anmeldung und Eintragung von Veränderungen.)

(Ha. Art. 436, Ges. v. 25. X. 67, §§ 11, 12.)

Abs. 1. Wenn Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen oder Rechtsverhältnissen eintreten oder wenn das Schiff zu Grunde geht oder reparaturunfähig [2]) wird, so ist dies zur Eintragung in das Schiffsregister anzumelden.

Abs. 2. In Bezug auf die Verpflichtung zur Anmeldung finden die Vorschriften der §§ 124, 125 [3]) entsprechende Anwendung. [4]) Zur Anmeldung der Veräusserung des Schiffes oder eines Antheiles an demselben ist der Erwerber verpflichtet.

[14]) Dieser Schiffsbrief, welcher dem Eigenthümer seitens der Registerbehörde zu ertheilen ist, soll den Schiffseigner oder Schiffer in die Lage versetzen, sich dritten Betheiligten und den Behörden gegenüber jederzeit über die in das Register eingetragenen Thatsachen und Verhältnisse auszuweisen. Die nach den geltenden Verordnungen oder den Schifffahrtsverträgen von den Verwaltungsbehörden auszustellenden sonstigen Schiffspapiere (vgl. § 8 Abs. 1 Messbriefe, Schiffspatente, Schiffsatteste u. s. w.) behalten daneben ihre Bedeutung. Vorschriften über die Pflicht des Schiffers, den Schiffsbrief stets auf dem Schiffe mitzuführen, gehören nicht in das Gesetz. Sie sind ja Gegenstand des öffentlichen, nicht des Privatrechts; sie werden nöthigenfalls im Wege der Schifffahrts-Polizeiverordnungen getroffen werden können.

[15]) In rechtlicher Beziehung ist der Schiffsbrief eigentlich wenig werth, seine Bedeutung liegt in dem Vortheil, sich mit diesem Schiffsbrief jeder Zeit zu legitimiren; weder für die Verpfändung, denn diese soll ja durch Eintragung in das Binnenschiffsregister bewirkt werden, noch für die Eigenthumsübertragung.

[16]) In der Sachverständigen-Kommission wurde verlangt, dass diese Eintragungen neuer Schiffe innerhalb einer bestimmten Frist zu geschehen haben. Dem gegenüber wurde vom Regierungstisch erwidert: Eines bedinge das Andere. Wollte man eine solche Frist hineinsetzen, dann müsste auch eine Strafe bei Versäumung dieser Frist gedroht werden. Das Gesetz aber ging von der Unterstellung aus, dass der Richter den Schiffer zunächst zur Eintragung aufzufordern habe, wenn er glaube, dass ein eintragungspflichtiges Schiff in Frage sei. Vgl. § 128. Eventuell können hier Strafen, Ordnungsstrafen angesetzt werden, wie beim Handelsregister.

Zu § 127.

[1]) Die Anmeldung und Eintragung von Veränderungen ist ähnlich wie im Seerecht geregelt. Dem vollständigen Untergang des Schiffes soll in dieser Beziehung die Reparaturunfähigkeit desselben gleichstehen, da die unveränderte Fortführung eines zum Wrack gewordenen Fahrzeuges im Register nicht zweckmässig sein würde.

Abs. 3. Der Schiffsbrief ist mit der Anmeldung einzureichen; die Eintragung wird auf demselben durch die Registerbehörde vermerkt.[5])

Abs. 4. Im Falle der Verlegung des Heimathsortes aus dem Registerbezirke hat die Registerbehörde nach Vollzug der Eintragung den Schiffsbrief mit einer beglaubigten Abschrift des Registerinhalts der neuen Registerbehörde zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden.[6])

§ 128[1]).

(Garantieen der Registerpflicht.)

(Gesetz vom 25./X. 67 § 15.)

Abs. 1. Das Gericht hat die Betheiligten zu den ihnen obliegenden Anmeldungen durch Ordnungsstrafen anzuhalten.

[2]) Vgl. § 82 Ziff. 3.

[3]) In Bezug auf die zur Anmeldung von Veränderungen verpflichteten Personen sowie in Betreff des Inhaltes der Anmeldung, der Glaubhaftmachung der Angaben kommen die oben zitirten Paragraphen zur Anwendung.

[4]) Diese Anmeldung des Eigenthumswechsels ist so nothwendig wie in der See-Gesetzgebung. Ges. vom 25. Okt. 1867. § 12 Ziffer 4.

[5]) Diese Behandlung ist nothwendig, um die Schiffsurkunde dauernd übereinstimmend mit dem Inhalte des Registers zu erhalten.

[6]) Im Falle einer Verlegung des Heimathsortes des Schiffes aus dem Bezirke der Registerbehörde hat diese nach erfolgter Eintragung den mit dem Vermerk versehenen Schiffsbrief nebst einer beglaubigten Abschrift des Registerinhaltes von amtswegen der neuen Registerbehörde zur Bewirkung der Eintragung zu übersenden. Die Vorschrift dient zur Vereinfachung des Verfahrens und sichert zugleich die Uebertragung etwaiger in dem alten Register eingetragener Pfandrechte in das neue Register.

In die beglaubigte Abschrift ist selbstredend der Registerinhalt nur insoweit aufzunehmen, als er noch Gültigkeit besitzt.

Soweit die Motive. — Man darf aber noch beifügen, dass diese Vorschriften auch sehr grosse Bedeutung für den Flussverkehr überhaupt haben. Die Möglichkeit, künftig aus den Schiffsregistern zu ersehen, welche wirkliche Tragfähigkeit ein Schiff hat, aber auch zu erkennen, welche Aenderungen jeweils daran vorgenommen worden sind, sind beispielsweise für die Schleppschifffahrt von der grössten Bedeutung, nicht weniger aber für Hafengebühren und ähnliche Abgaben. Es giebt unter den Schiffern in gleicher Weise wie bei anderen Gewerbetreibenden auch solche, welche im Trüben fischen und die Tragfähigkeitsziffer der Schiffe, je nachdem dieselben einnahmeberechtigt oder zahlungspflichtig sind, ihren Interessen anzupassen bestrebt waren, so lange es an jeder Kontrolle dieser Art in Deutschland gefehlt hat.

Abs. 2. Das Verfahren bestimmt sich nach den Vorschriften, welche für die Verhängung von Ordnungsstrafen in Betreff der Anmeldungen zum Handelsregister gelten[2][3]).

Zu § 128.

[1]) Wie schon in den vorausgehenden Paragraphen bemerkt, ist das System der Eintragung bei Seeschiffen ein ganz anderes. Dort wird die erste Eintragung überhaupt nicht erzwungen, weil es dazu keines besonderen Kompelles im Gesetze bedarf; die Unterlassung der Anzeige von Veränderungen aber hat dort öffentliche Strafe zur Folge. Dazu fehlen bei den Binnenschiffen die Voraussetzungen, weil es kein besonderes Flaggenrecht auf Binnenflüssen giebt. Hier sind Ordnungsstrafen sowohl bei Versäumung der ersten Eintragung wie bei der Anmeldung späterer Veränderungen und nur Ordnungsstrafen vorgesehen.

[2]) Dieses Verfahren ist natürlich für die verschiedenen Bundesstaaten verschieden, im Grossen und Ganzen aber dürften sich dieselben nicht viel von einander unterscheiden. Wir geben nachstehend die Bestimmungen im Königreich Preussen auf Grund des neuen Binnenschifffahrtsgesetzes dem Wortlaut nach wieder, soweit es Bedeutung für die Interessenten hat.

(No. 40 des Justiz-Ministerialblattes für die preussische Gesetzgebung und Rechtspflege. Vom 8. November 1895.

Allgemeine Verfügung des Justizministers vom 2. Nov. 1895 betreffend die Führung des Schiffsregisters nach dem Reichs-Gesetze etc. Mit Bezugnahme auf § 120 u. ff. werden die Gerichte für die Führung des Schiffsregisters mit nachstehender Anweisung versehen.

§ 1. Bei welchen Amtsgerichten und für welche Bezirke die Schiffsregister zu führen sind, wird durch besondere Verfügung bestimmt werden.

§ 3. Oeffentliche Bekanntmachungen finden in Betreff der Eintragungen in das Schiffsregister nicht statt.

§ 5. Zu dem Schiffsregister werden für jedes Schiff besondere Akten gehalten, zu welchen nach der Zeitfolge alle zur Eintragung bestimmten Anmeldungen nebst den überreichten Urkunden und die auf die Eintragungsgesuche erlassenen Verfügungen zu nehmen sind.

§ 6. Das Schiffsregister wird nach dem in der Anlage A (vgl. Seite 331 u. ff.) beigefügten Formular angelegt.

Es enthält hiernach die folgenden Spalten:

1. *Namen, Nummer oder sonstige Merkzeichen, Gattung und Material des Schiffes;*
2. *Tragfähigkeit und bei Dampfschiffen und sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft die Stärke des Motors.*
3. *Zeit und Ort der Erbauung.*
4. *Heimathsort.*
5. *Tag der Eintragung des Schiffes.*
6. *Bezeichnung des Eigenthümers oder der Miteigenthümer, Grösse der Antheile, Erwerbsgrund.*

7. *Veränderungen in den Eigenthumsverhältnissen.*
8. *Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen mit Ausschluss der Eigenthumsveränderungen.*
9. *Verpfändungen mit den Nebenspalten: „Veränderungen" und „Löschungen".*
10. *Löschungen.*

§ 8. Hinsichtlich der in Spalte 1—4 einzutragenden Thatsachen wird auf Folgendes hingewiesen:

a. Die Eintragung des Namens ist nur für den Fall vorgeschrieben, dass das Schiff einen solchen führt; die Verpflichtung zur Beilegung eines Namens hat nicht eingeführt werden sollen.

b. Die Tragfähigkeit bestimmt allein die Grenze für die Registerpflichtigkeit (§ 120 des Gesetzes.)

Der Verwendungszweck des Schiffes, ob es zum Erwerb durch die Schifffahrt oder sonstigen Zwecken dient, kommt nicht in Betracht.

c. In Ermangelung einer allgemeinen Schiffsvermessungsordnung für Binnenschiffe bleibt den Gerichten überlassen, aus den ihnen vorzulegenden Messbriefen der Steuerbehörden, den Dampfkesselrevisionsattesten, sowie sonstigen Bescheinigungen der zuständigen Behörden oder auch der Erbauer sich die betreffenden Angaben bei der Anmeldung glaubhaft machen zu lassen.

Bei der Eintragung der Tragfähigkeit oder der Stärke des Motors ist auf den Messbrief oder die sonst zu Grunde liegende Bescheinigung unter Angabe ihres Ausstellers und ihres Datums Bezug zu nehmen.

d. Sollten Zeit und Ort der Erbauung des Schiffes nicht ohne unverhältnissmässige Weiterungen zu ermitteln sein, so genügt eine allgemeine Angabe mit der Bemerkung, dass die betreffende Thatsache nicht ermittelt ist.

Für die in Spalte 6 einzutragenden Eigenthumsverhältnisse kommt die Nationalität der Eigenthümer oder Miteigenthümer nicht in Betracht. Bei Handelsgesellschaften genügt auch, soweit sie nicht juristische Personen sind, die Angabe der Firma und des Sitzes der Gesellschaft (§ 125 No. 5 des Gesetzes); — von der Aufführung der einzelnen Gesellschafter ist daher (abweichend von den betreffenden Vorschriften über die Registrirung der Seeschiffe) abzusehen.

§ 10. In die Spalte 7 sind die Veränderungen in den Eigenthumsverhältnissen, in die Spalte 8 die Veränderungen jener in Spalte 1—4 eingetragenen Thatsachen einzutragen. Die durch die Veränderungen betroffenen Eintragungen sind roth zu unterstreichen.

§ 11. Wird ein neuer Heimathsort angemeldet, der in einem anderen Registerbezirke innerhalb des Deutschen Reiches liegt, so ist das betreffende Blatt des Registers durch einen entsprechenden Vermerk in Spalte 10 zu schliessen, z. B. Spalte 10: der Heimathsort des Schiffes ist nach dem Amtsgerichtsbezirk Y verlegt und deshalb dieses Registerblatt geschlossen; eingetragen, den

Demnächst ist der Schiffsbrief nebst einer beglaubigten Abschrift des Inhaltes des Registers, soweit er noch Gültigkeit besitzt, mit den Schiffsakten von Amtswegen an die neue Registerbehörde zur Eintragung des Schiffes zu übersenden. (§ 127 Abs. 4 des Gesetzes). Bei der Neueintragung ist in Spalte 4 zu bemerken, dass und unter welcher No. und mit welchem Heimathsorte das Schiff in dem früheren Register

eingetragen war, sowie bei etwaiger Aenderung des Namens, welchen Namen das Schiff früher geführt hat.

§ 12. Die Spalte 9 dient zur Eintragung der Verpfändungen und etwaiger Pfändungsvermerke (§ 136 des Gesetzes) unter fortlaufenden Nummern; die Nebenspalten dienen zur Eintragung der Abtretungen und sonstigen Veränderungen sowie der Löschungen. Bei den Verpfändungen sind auf Grund der Bewilligung des eingetragenen Eigenthümers einzutragen:

a) der Gläubiger nach Namen, Stand und Wohnort,

b) die der Verpfändung zu Grunde liegende Forderung nach Grund und Betrag;

c) die Zeit der Eintragung unter Bezugnahme auf die Eintragungsbewilligung. Die zur Begründung des Antrages auf Eintragung des Pfandrechtes, auf Uebertragung und Löschung erforderlichen Erklärungen (§ 134 des Gesetzes) sind entweder vor dem Registerrichter abzugeben oder in gerichtlich oder notariell beglaubigten Urkunden beizubringen. Die Eintragung der Verpfändung wie einer etwaigen Veränderung (Abtretung, Löschung) ist auf dem Schiffsbriefe und, wenn eine Verpfändungsurkunde vorgelegt ist, auch auf dieser zu vermerken (§ 131 Abs. 4 § 132 Abs. 3 des Gesetzes).

§ 13. Nach dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes kann die Verpfändung eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes nur durch Eintragung in das Schiffsregister erfolgen (§ 131 des Gesetzes).

Die vor dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes nach Landesrecht begründeten Pfandrechte bleiben unberührt. Um jedoch das Schiffsregister möglichst in Uebereinstimmung mit der wirklichen Rechtslage zu halten, werden die Gerichte angewiesen, ältere bei der Eintragung des Schiffes zu ihrer Kenntniss gelangende Pfandrechte, sofern der Eigenthümer keinen Widerspruch erhebt, in das Schiffsregister ohne Berechnung besonderer Kosten mit zu übertragen.

§ 14. Wird das Schiff in dem Schiffregister gelöscht, so ist in der Spalte 10 nicht allein die Löschung, sondern auch der Grund derselben einzutragen. Sind Pfandrechte eingetragen, so sind die Pfandgläubiger, insofern deren Aufenthalt bekannt ist, vor der Löschung von der Sachlage und der bevorstehenden Löschung in Kenntniss zu setzen; erst nach Ablauf einer nach den Umständen angemessenen Frist ist geeigneten Falles mit der Löschung zu verfahren.

§ 15. Der nach der Eintragung des Schiffes zu ertheilende Schiffsbrief (§ 126 Abs. 3 des Ges.) ist nach dem in der Anlage B (vgl. S. 333) beigefügten Formular unter dem Siegel des Amtsgerichtes und der Unterschrift des Richters auszufertigen. Das Siegel ist in Oblate, Gummidecke oder mittelst Stempel aufzudrücken; Siegellack ist nicht zu verwenden. Ist nach der Ertheilung des Schiffsbriefes eine Eintragung in Spalte 7, 8 oder 9 des Schiffsregisters erfolgt, so ist dieselbe in dem Schiffsbrief auf den für „Veränderungen in den eingetragenen Thatsachen" bezw. für „Verpfändungen" freigelassenen Seiten unter dem Siegel des Amtsgerichtes und der Unterschrift des Richters zu vermerken. Im Falle der Löschung des Schiffes ist der Schiffsbrief zurückzuliefern, und kassirt zu den Akten zu nehmen.

§ 16. Statt der Eintragung von Veränderungen, für welche die Spalten 7 und 8 des Registers bestimmt sind, kann auf den Antrag des Eigenthümers das Blatt, auf welchem das Schiff bisher eingetragen war, geschlossen und das Schiff

auf ein anderes Blatt unter einer neuen Nummer, nur unter Berücksichtigung der alsdann bestehenden Thatsachen und Rechtsverhältnisse eingetragen werden. In einem solchen Falle ist die Schliessung auf dem früheren Blatte in Spalte 10 einzutragen unter Hinweis auf die Nummer, unter welcher das Schiff von Neuem eingetragen wird. Auf dem neuen Blatte ist in Spalte 5 die frühere Eintragung sowie eine etwaige Namensänderung zu vermerken. Wird ein neues Blatt angelegt, so ist der frühere Schiffsbrief zurückzuliefern und an dessen Stelle ein neuer Schiffsbrief zu ertheilen.

Auch im Grossherzogthum Baden ist eine landesherrliche Verordnung die Ausführung des Binnenschifffahrtsgesetzes betreffend vom 19. Dezember 1895 erschienen folgenden Inhalts:

§ 1. Die Verrichtungen der höheren Verwaltungsbehörde im Sinne der §§ 29, 31, 32, 38, 48 bis 50 des Gesetzes sind vom Ministerium des Innern wahrzunehmen.

§ 2. Allgemeine Feiertage im Sinne (der §§ 29, 42, 47, 65) des Gesetzes sind: Neujahr, Charfreitag, Ostermontag, Christi-Himmelfahrtstag, Pfingstmontag, Frohnleichnamstag, Allerheiligen, Christtag und Stephanstag.

§ 3. Die Führung der Schiffsregister wird

1. *für die Bezirke der Landgerichte Freiburg, Offenburg, Karlsruhe, Mannheim und Mosbach mit Ausnahme des Amtsgerichtsbezirks Wertheim, dem Amtsgerichte Mannheim;*
2. *Für den Bezirk des Landgerichts Konstanz dem Amtsgerichte Konstanz*

übertragen.

Ebenso eine Verordnung die Führung der Schiffsregister betreffend vom 23. Dezember 1895. Dieselbe ist wörtlich die gleiche wie die preussische, ausgenommen

§ 1. Nach § 121 des Reichsgesetzes vom 15. Juni d. J. und § 3 der landesherrlichen Verordnung vom 19. Dezember d. J. sind die Schiffsregister zu führen:

1. *für Schiffe, deren Heimathsort am Rhein abwärts von Basel oder am Neckar liegt, beim Amtsgericht Mannheim;*
2. *für Schiffe, deren Heimathsort am Main liegt, beim Amtsgericht Wertheim;*
3. *für Schiffe, deren Heimathsort am Bodensee, Untersee oder am Rhein zwischen Konstanz und Büsingen liegt, beim Amtsgericht Konstanz.*

Sonst kommt noch in Betracht der § 8c (vgl. Nachstehendes). Es fehlt natürlich § 13 Abs. 2 wegen anderweitigen Badischen Landrechts (vgl. Seite 336 Zeile 1 v. o.). Endlich fehlt in § 15 Absatz 2 das Wort: „Gummidecke. Statt Messbrief ist in den Formularen von Aichscheinen die Rede.

Die Angaben über die Tragfähigkeit des Schiffes und die Stärke des Motors sind für die Rheinschiffe dem gemäss Verordnung Grossherzoglichen Ministeriums des Innern vom 24. Dezember 1888 (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1889 No. I.) ausgestellten Aichschein und für Bodenseeschiffe der gemäss Verordnung Grossherzoglichen Ministeriums des Innern vom 17. Dezember 1892 (Gesetzes- und Verordnungsblatt 1892 Nr. XXXVII) ausgefertigten Prüfungsurkunde, ferner den Dampfkessel-Revisionsattesten zu entnehmen.

Bezüglich der übrigen Schiffe bleibt den Amtsgerichten überlassen, aus sonstigen Bescheinigungen der zuständigen Behörden oder auch der Erbauer sich die betreffenden Angaben bei der Anmeldung glaubhaft machen zu lassen.

Bei der Eintragung der Tragfähigkeit oder der Stärke des Motors ist auf den — dem Gerichte vorzulegenden — Aichschein, beziehungsweise die Prüfungsurkunde oder die sonst zu Grunde liegende Bescheinigung unter Angabe des Ausstellers und des Datums Bezug zu nehmen.

[3]) Eine Befugniss der Registerbehörde, Schiffe auch von amtswegen im Register zu löschen, kennt das Gesetz natürlich nicht. Denn das Schiffsregister ist ja auch (vgl. den nächsten Abschnitt) zur Eintragung von Pfandrechten bestimmt, sonach würde ein solches von amtswegen auf erhebliche Schwierigkeiten stossen.

Anlage A.

Name, Nummer oder sonstige Merkzeichen, Gattung und Material des Schiffes.	Tragfähigkeit bei Dampf- und sonstigen Schiffen mit eigener Triebkraft; Stärke des Motors.	Zeit und Ort der Erbauung.	Heimatsort.	Tag der Eintragung des Schiffes.
1.	2.	3.	4.	5.
(Maria) P. XII. 1875 Oderkahn aus Eichenholz gebaut mit buchenem Kiel, mit einem Mast und ohne festes Deck. Eingetragen am	Vermessen auf 40 t zu 1000 kg Tragfähigkeit laut Messbrief des K. Haupt-Steueramtes zu Stettin vom	Im Jahre 1892 auf der Werft X. Y. in Stettin.	Stettin. Gotzlow.	22. I. 1896.

Bezeichnung des Eigenthümers oder der Miteigenthümer. Grösse der Antheile. Erwerbsgrund.	Veränderungen in den unter 6 angeführten Eigenthumsverhältnissen.	Veränderungen in den eingetr. Thatsachen mit Ausnahme der unter 6, 7 angeführten Verhältnisse.	Verpfändungs-Eintragungen, Veränderungen und Löschungen.	Löschungen.
6.	**7.**	**8.**	**9.**	**10.**
a) Schiffer Christian Schubert, Stettin. b) Schiffer, Kaufmann Friedrich Schubert. c) Ehefrau des Scholz, Karoline geb. Schubert. Zu je $^1/_3$. Haben das Schiff für ihre Rechnung erbauen lassen.	1. Schiffer Christian Maier, Stettin, hat den Antheil des Christian Schubert laut gerichtlichen Vertrags vom 31. Januar 1896, eingetragen am 22. Februar 1896, übernommen mit $^1/_3$. 2. Kaufmann Wilhelm Schulz, Stettin, hat den $^1/_3$ Antheil des Friedrich Schubert laut notariellen Vertrags vom 10. II. 1896 gekauft; eingetragen am 15. II. 1896.	Zu Spalte 4. Der Heimathsort des Schiffes ist nach Gotzlow Amtsgericht, Stettin, verlegt, eingetragen am . . Zu Spalte 1. Das Schiff ist im Sommer 1897 auf der Werft von zu Grabow a./O. umgebaut; es hat 2 Aufbauten erhalten. eingetragen am Zu Spalte 2. Das Schiff ist laut Messbriefs des K. Hauptzollamts Stettin vom 8./VII. 1898 neu vermessen auf x t à 1000 kg Eingetragen am	1. Dreitausend Mark rückständige Baugelder zu 4 %. Seit 1./I. 1896 in vierteljährigen Raten verzinslich und nach dreimonatlicher Kündigung zahlbar laut gerichtl. Verpfändungsurkunde von für den Schiffsbaumeister . . . auf dem ganzen Schiffe eingetragen. Hiervon abgetreten 1000 M. mit Zinsen seit 1./VII. 1896 an Kaufmann Heinrich Moldau zu Grabow a./O. mit dem Vorzugsrechte vor dem Ueberreste 2. Eingetragen am 1000 Mk. Darlehen zu 4 % seit 1./I. 1896 in $^1/_4$jährig. Raten verzinslich u. nach $^1/_4$jähriger Kündigung zahlbar laut der gerichtl. Erklärung vom 10./I. 1896 für den Kaufmann August Hahn zu Stettin auf $^1/_3$ Antheil des Kaufmann Friedr. Schubert zu Stett. Spalte 6 No. 2 eingetragen am 1000 M. sammt Zinsen gelöscht am 15. II. 96.	Das Schiff ist am 10./XII. 1898 im grossen Haff gesunken und deshalb gelöscht 22./I. 1899.

Anlage B.

Preussischer Schiffsbrief.

Die unterzeichnete Behörde bezeugt hierdurch,

dass in das von derselben nach dem Gesetze u. s. w. geführte Schiffsregister das nachbezeichnete Schiff unter No. auf Grund glaubhafter Nachweisungen dem eingetragen ist wie folgt.

Lfde. No.	Namen, Nummer und sonstige Merkzeichen, Gattung und Material des Schiffes.	Tragfähigkeit; Stärke des Motors.	Zeit und Ort der Erbauung.	Heimathsort.	Eigenthums-verhältnisse.	Namen und nähere Bezeichnung, sowie Wohnort des Eigenthümers.	Antheile des Miteigenthümers.	Erwerbsgrund.
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.

Ueber vorstehende Eintragung wird dieser Schiffsbrief ertheilt.

Stettin, den 189

Siegel.

K. Preussisches Amtsgericht,

(Unterschrift des Richters.)

§ 129[1]).

(Landesgesetzliche Ergänzungsbestimmungen.)

Die Landesregierungen können bestimmen, dass auch Schiffe von einer geringeren als der im § 120 bezeichneten Tragfähigkeit in das Schiffsregister einzutragen sind. Auf die Anmeldung und Eintragung solcher Schiffe finden die Bestimmungen dieses Abschnitts gleichfalls Anwendung.

§ 130[1]).

(Uebergangsbestimmungen.)

Abs. 1. Schiffe, welche beim Inkrafttreten dieses Gesetzes in ein nach den Landesgesetzen geführtes Register für Binnenschiffe eingetragen sind, bedürfen keiner erneuten Eintragung.

Abs. 2. Hinsichtlich der diese Schiffe betreffenden Eintragungen gelten die bezeichneten Register als Schiffsregister im Sinne des gegenwärtigen Gesetzes.

Zu § 129.

[1]) Ein solches Bedürfniss kann sich unter Umständen aus schiffspolizeilichen Gründen oder auch, um den Schiffseignern die Verpfändung ihrer Fahrzeuge zu erleichtern, ergeben. Der § 129 gewährt natürlich der Landesgesetzgebung auch vollkommen freie Hand, etwa auch Verordnungen zu schaffen, durch welche die Eintragung kleinerer Schiffe von einem Antrag des betreffenden Schiffseigners abhängig gemacht wird, ein Zwang zur Eintragung also nicht stattfindet. Damit ist zugleich gesagt, dass § 120 nicht zulässt, ähnlich wie im Handelsregister auch Schiffe und zwar freiwillig anzumelden, welche hinter den dort angegebenen Massen zurückbleiben.

Zu § 130.

[1]) Dieser Paragraph gilt hauptsächlich für Bremen und Hamburg, wo eine erneute Eintragung in die dortigen Register um so weniger angezeigt ist, als die Vorschriften dieses Gesetzes den dortigen Einrichtungen entsprechen.

Dagegen sind fernere Eintragungen, welche bezüglich solcher in diesen Registern eingetragener Schiffe erforderlich werden, lediglich nach den Vorschriften des vorliegenden Reichsgesetzes zu vollziehen.

Zehnter Abschnitt.

Verpfändung[1]) und Zwangsvollstreckung.

§ 131.

(Entstehung von Pfandrechten.)

Abs. 1. Die Verpfändung eines in das Schiffsregister eingetragenen Schiffes[3]) kann nur[2]) durch Eintragung in das Schiffsregister erfolgen. [4])Die[5]) Eintragung tritt an die Stelle der nach dem Landesrechte[2]) erforderlichen Besitzübertragung oder Eintragung in ein Hypothekenbuch.

Abs. 2. Die Eintragung findet nur[6]) auf Grund der Bewilligung desjenigen statt, welcher als Eigenthümer des Schiffes in das Register eingetragen ist.

Abs. 3. Sie muss die Bezeichnung des Gläubigers, die Forderung und die Zeit der Eintragung enthalten.

Abs. 4. Die Eintragung ist auf dem Schiffsbriefe und, wenn eine Verpfändungsurkunde vorgelegt ist, auch auf dieser zu vermerken.

[1]) Die Bedeutung dieses Abschnittes ist eine bloss provisorische. Die Regelung der Schiffsverpfändung gehört dem bürgerlichen Gesetzbuch an, weil dort natürlich das Pfandrecht an beweglichen und unbeweglichen Sachen zu regeln ist und nun durch den Zusammenhang mit all diesen einschlägigen Bestimmungen eine einheitliche Ordnung der Verpfändung von See- und Flussschiffen zweckentsprechend erachtet werden kann. Allein verschiedene Interessenten haben geglaubt, bis zum endgültigen Erlass des bürgerlichen Gesetzbuches und den dazu gebotenen Nebengesetzen wenigstens allgemeine Bestimmungen über die Verpfändung der Flussschiffe nicht unterlassen zu dürfen. Eben wegen des vorübergehenden Charakters dieser vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen wurden die bereits bestehenden Verpfändungsvorschriften in einzelnen Seestaaten Deutschlands als solche noch neben den obigen Bestimmungen belassen. Eine erschöpfende Darstellung der Frage der Verpfändung ist, wie schon an früherer Stelle wiedergegeben, in meinem Gesetzentwurf für die Binnenschifffahrt in besonderer Beziehung auf den Rhein (La. Bd. 1 S. 14—41) enthalten; wir können uns daher hier um so kürzer fassen. Die Verpfändung von Seeschiffen mittelst Eintragung des Pfandrechts in das Schiffsregister ist durch die Landesgesetzgebung aller deutschen Seestaaten geregelt, also in Preussen, Hannover, Schleswig-Holstein, Neuvorpommern, Oldenburg, Mecklenburg, Lübeck, Hamburg und Bremen. Für die Binnenschiffe bestehen bis jetzt Gesetzgebungen nur in Hamburg und Bremen und zwar durch Gesetze, welche für beide Arten von Schiffen auf See- und Binnengewässern gelten. In Lübeck bestand auch ein solches Gesetz seit 1845, allein seit 1880 sind neue Folien dafür

nicht mehr eröffnet worden. In anderen deutschen Staaten konnte eine solche Verpfändung schon nicht geschehen mangels eines Binnenschifffahrtsregisters. Im Gebiete des Preussischen Allgemeinen Landrechtes kann die Verpfändung übrigens geschehen und zwar als symbolische Verpfändung durch gerichtliche oder notarielle Verzeichnung der Verpfändungserklärung auf der Urkunde, welche das Eigenthumsrecht am Schiffe klarstellt (Beilbrief, Kaufbrief u. dgl.) und durch Uebergabe einer beglaubigten Abschrift der Urkunde mit dem Verpfändungsvermerk an den Gläubiger. Aehnliche Bestimmungen bestehen auch in anderen Theilen Deutschlands, so in Oldenburg und Hannover. In allen übrigen Theilen Deutschlands kann von einer Verpfändung nur in der Weise die Rede sein, dass das Schiff als bewegliche Sache in den thatsächlichen Besitz des Pfandrechtsgläubigers gebracht wird. Darnach ist vielfach das Pfandrecht an Flussschiffen in Deutschland unbefriedigend. Denn eine Verpfändung durch Besitzübertragung hat wirthschaftlich keinen Werth, weil sie ja dem Schiffer die Verfügung über sein Schiff entzieht, während dessen Bedürfnisse gerade dahingehen, sich durch die Verpfändung des Schiffes die zur Ausnützung desselben nöthigen Betriebskapitalien zu sichern. Andererseits lässt die symbolische Verpfändung im Sinne des preussischen Landrechts eine ausreichende Oeffentlichkeit der Pfandbestellung vermissen und bietet daher weder dem Pfandgläubiger noch etwaigen dritten Erwerbern von Rechten am Schiffe die erforderliche Sicherheit. Nur die Pfandbestellung mittelst Eintragung in das Schiffsregister führt in der einen wie in der anderen Richtung zum zweckentsprechenden Ergebniss.

In den Kreisen der Betheiligten wird denn auch die Nothwendigkeit der Verpfändungsmöglichkeit der Binnenschiffe lebhaft geltend gemacht — sehr nachhaltig anderer Meinung im Interesse der Schifffahrt selbst ist meine oben erwähnte Darlegung. Die Motive des Gesetzes wollen die Berechtigung eines solchen Verlangens nicht in Abrede stellen und man kann ja vielleicht sagen, so wie die Sache jetzt geordnet wird, haben sich gar manche Bedenken dagegen etwas abgeschwächt. Zwar wird, fahren die Motive fort, das Schiff als Träger von Pfandkredit stets nur eine beschränkte Bedeutung haben; immerhin ist es für diesen Zweck nicht unverwendbar und die Art und Weise wie das Gesetz die Verhältnisse der Pfandrechte der Schiffsgläubiger zu den vertragsmässigen Pfandrechten regelt (§ 109), erscheint geeignet, diese Verwendbarkeit zu erhöhen. Auch im Interesse des deutschen Schiffsbaugewerbes — das ist allerdings auch unseres Ermessens ein überaus beachtenswerthes Moment — ist es als wünschenswerth bezeichnet worden, dass nach dem Vorgange der Gesetzgebung anderer Länder — diese Gesetzgebung findet sich gleichfalls in meinen erwähnten Ausführungen — die Kreditgewährung für die Kosten der Erbauung eines Binnenschiffes durch Schaffung einer zweckentsprechenden Verpfändungsform erleichtert und damit einer der Gründe beseitigt wird, welche auf einzelnen Stromgebieten (also besonders auf dem Rhein) zur Bevorzugung ausländischer Werften (der holländischen) vor den inländischen geführt haben. Noch ist zu bemerken, dass übrigens die s. Z. Gu. zu diesem Gesetze ein zwingendes

Bedürfniss, schon jetzt die Verpfändung von Flussschiffen zu regeln, noch abgelehnt haben.

[2]) Eine Verpfändung durch Eintragung in das Schiffsregister soll darnach fortan die ausschliesslich zulässige Form der Pfandbestellung bilden (vgl. Ziffer 1). Es besteht kein Bedürfniss, andere Pfandrechtsformen des Landrechtes zu gestatten: Pfandrechte dieser Art müssten jedenfalls allen in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechten im Range nachstehen, wären also eben deshalb werthlos und nur zu geeignet, die Pfandnehmer irre zu führen und zu benachtheiligen.

[3]) Die Fassung ist allgemein genug, um auch die Verpfändung des Antheils eines Miteigenthümers am Schiffe zu gestatten. Vgl. auch § 137. Die Verpfändung von Schiffsantheilen hat nun allerdings bei den Binnenschiffen, da bei ihnen die Rhederei als Gesellschaftsform fehlt (vgl. § 1), keine erhebliche Bedeutung und das Bedürfniss einer besonderen Erleichterung der Antheilsverpfändung besteht, an sich nicht. Trotzdem lässt es sich nicht umgehen, dafür die gleiche Rechtsform vorzuschreiben wie für die Pfandbestellung am Schiffe im Ganzen; denn — sagen die Motive — wenn es hinsichtlich der Verpfändung von Schiffsantheilen bei den Bestimmungen der geltenden Landesrechte sein Verbleiben haben sollte, so würden die darnach rechtswirksam begründeten, aus dem Schiffsregister aber nicht ersichtlichen Pfandrechte an den Antheilen der Miteigenthümer den späteren durch Eintragung in das Register bestellten Pfandrechten am ganzen Schiffe vorgehen und der Zweck der neuen Verpfändungsform wäre insoweit vereitelt.

[4]) In Ziff. 1 ist schon gesagt, dass es sich hier nur um eine vorläufige Regelung handelt; es ist also nicht Alles geregelt und so folgt daraus, dass die nach diesem Gesetze begründeten Pfandrechte in allen durch dieses Gesetz nicht berührten Beziehungen nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes der einzelnen deutschen Bundesstaaten über das Pfandrecht an beweglichen Sachen zu beurtheilen sind.

[5]) Dieser Satz sagt also klipp und klar: die Eintragung in das Schiffsregister ist der einzige Entstehungsgrund für Pfandrechte an Schiffen. Jede andere Form des bürgerlichen Rechtes ist dazu nicht mehr ausreichend; die weitere Frage dagegen, in wieweit der Fortbestand des Schiffspfandes durch Löschung des Eintrages bewirkt wird, muss, weil sie eben hier nicht geordnet ist, nach den Vorschriften beantwortet werden, welche die einzelnen Landesrechte hinsichtlich der Einwirkung des Besitzverlustes auf das Pfandrecht an einer beweglichen Sache getroffen haben. Ein anderer Fall liegt in § 132 Abs. 2 vor; dort ist das Pfandrecht erloschen und bestimmt, dass und wie auch der Eintrag im Schiffsregister beseitigt werden kann. Vgl. auch § 133.

[6]) Niemand kann mehr Recht auf einen anderen übertragen als er selbst hat; das ist selbstverständlich; da hier aber einmal ein Schiffsregister eingeführt ist, so kommt noch dazu, dass eben der allein zur Eigenthumsübertragung und zur Uebertragung dinglicher Rechte befugte Eigenthümer aus dem Schiffsregister ersichtlich sein muss. Als Eigenthümer wird aber

[1]) § 132.

(Uebertragung von pfandrechtlichen Forderungen mit Pfandrecht.)

Abs. 1. Der Uebergang der Forderung auf einen Anderen ist auf Antrag in das Schiffsregister einzutragen. Der Antrag kann sowohl von dem bisherigen wie von dem neuen Gläubiger gestellt werden. Zur Begründung des Antrages genügt im letzteren Falle die Beibringung der Abtretungserklärung oder der Eintragungsbewilligung des bisherigen Gläubigers.

nur eingetragen, wer die Richtigkeit dieser Angabe glaubhaft gemacht hat. Mit Letzterem ist immerhin eine gewisse Richtigkeit der Angabe gewährleistet. Allerdings ist diese Sicherheit keine absolute, nicht hinreichende, um dem Schiffsregister zu Gunsten der in dasselbe eingetragenen Pfandrechte öffentlichen Glauben beizulegen. Dafür bestehe übrigens, meinen die Motive, auch kein Bedürfniss. Es kann also vorkommen, dass durch Eintragung eines Pfandrechtes an einem Schiffe in das Schiffsregister gar kein Pfandrecht entsteht, wenn eben derjenige, der die Eintragung bewilligt hat, entgegen den Angaben des Registers gar nicht mehr Eigenthümer des Schiffes war. Immerhin machte sich hier nach den Motiven der Einfluss des Grundsatzes geltend, dass die Eintragung an die Stelle der nach dem Landesrecht erforderlichen Besitzesübertragung tritt. Denn soweit nach dem bürgerlichen Rechte die Besitzesübertragung bei gutem Glauben des Pfanderwerbers zur Entstehung des Pfandrechtes führt, oder die Geltendmachung entgegenstehender Rechte sonst beschränkt, muss diese Wirkung, folgern die Motive logisch, auch mit dem Pfanderwerb durch Eintragung in das Schiffsregister verbunden sein.

Zu § 132, 133, 134.

[1]) Die Abtretung der Pfandrechtsforderung und des Pfandrechtes an einen Anderen und das Erlöschen des Pfandrechts vollziehen sich, unabhängig von der Beurkundung im Schiffsregister, ausschliesslich nach den für die Uebertragung und das Erlöschen des Pfandrechtes an beweglichen Sachen geltenden allgemeinen Grundsätzen. Den Betheiligten muss aber die Möglichkeit gewährt werden, solche Rechtsveränderungen in das Register eintragen zu lassen (§ 132). Dieselben haben häufig ein dringendes Interesse daran, den Inhalt des Registers mit der wirklichen Rechtslage in Einklang zu bringen. Der Erwerber einer eingetragenen Pfandforderung muss schon deshalb die Befugniss haben, die Eintragung der Abtretung herbeizuführen, weil ohne diese Eintragung der bisherige Gläubiger in der Lage bliebe, die Löschung des Pfandrechts im Register zu bewilligen, dadurch aber im Falle späterer Verfügung über das Schiff unter Umständen der Verlust der Rechte des nicht eingetragenen Erwerbers herbeigeführt wird.

[2]) Dieser Paragraph schützt den Pfandrechtsgläubiger gegen die Gefahr des Verlustes seines Rechtes. — Denn darnach kann Niemand, der

Abs. 2. Ist das Pfandrecht erloschen, so erfolgt die Löschung auf Antrag desjenigen, welcher als Eigenthümer des Schiffes in das Schiffsregister eingetragen ist; zur Begründung des Antrages genügt die Beibringung der Quittung oder der Löschungsbewilligung des eingetragenen Pfandgläubigers oder seines Rechtsnachfolgers.

Abs. 3. Die Bestimmung im § 131 Absatz 4 findet entsprechende Anwendung.

§ 133 [2]).

Wer ein Recht an dem Schiffe erwirbt, so lange das Pfandrecht in dem Schiffsregister eingetragen ist, kann sich nicht darauf berufen, dass ihm das Pfandrecht unbekannt geblieben sei.

§ 134 [3]).

Abs. 1. Die zur Begründung des Antrages auf Eintragung des Pfandrechts, auf Uebertragung sowie auf Löschung erforderlichen Erklärungen sind, falls sie nicht vor der Registerbehörde abgegeben werden, in gerichtlich oder notariell beglaubigten Urkunden beizubringen.

Abs. 2. Der Nachweis einer anderen zur Begründung der Eintragung oder der Löschung erforderlichen Thatsache ist, sofern sie nicht bei der Registerbehörde offenkundig ist, durch öffentliche Urkunden zu führen.

§ 135 [1]).

(Landesgesetzliche Bestimmungen.)

Soweit nach den Landesgesetzen die Verpfändung von Binnenschiffen durch Eintragung in das Schiffsregister oder auf Grund einer solchen Eintragung erfolgt, finden die Vorschriften dieser Gesetze an Stelle der §§ 131 bis 134 mit der Massgabe

Rechte an dem Schiffe erwirbt, sich darauf berufen, dass ihm die zur fraglichen Zeit in das Schiffsregister eingetragenen Pfandrechte unbekannt gewesen seien; damit ist die sonst aus § 131 Abs. 1 sich ergebende Anwendung der landesrechtlichen Grundsätze über den Schutz des gutgläubigen Erwerbers insoweit ausgeschlossen, als der gute Glaube auf die Unkenntniss der in das Register eingetragenen Pfandrechte gestützt wird.

[3]) Alle diese Vorschriften sind einfache Folgerungen aus dem Bestreben, das Interesse der Rechtssicherheit zu vermehren.

Anwendung, dass die Eintragung in das in dem gegenwärtigen Gesetze vorgesehene Register (§ 120, § 130 Absatz 2) zu bewirken ist.

§ 136[1]).
(Zwangsvollstreckung.)
(a. in Schiffe.)

In Bezug auf die Zwangsvollstreckung in Schiffe, welche in das Schiffsregister eingetragen sind[2]), gelten, soweit nicht nach den Landesgesetzen die Binnenschiffe in Ansehung der Zwangsvollstreckung zum unbeweglichen Vermögen gehören, die folgenden Bestimmungen:

1. Der Gerichtsvollzieher hat der Registerbehörde behufs Eintragung eines Pfändungsvermerks in das Schiffsregister unverzüglich von der Pfändung Mittheilung zu machen. Die Eintragung des Vermerks hat in Bezug auf später entstandene Rechte an dem Schiffe die im § 133 bezeichnete Wirkung.
2. Sobald die Versteigerung des Schiffes erfolgt ist, hat der Gerichtsvollzieher dies unter Hinterlegung des Erlöses dem Vollstreckungsgerichte anzuzeigen und die auf das Verfahren sich beziehenden Schriftstücke beizufügen.
3. Das Gericht erlässt nach Eingang der Anzeige eine

Zu § 135.

[1]) Betont sind hier (und es handelt sich, wie in früheren Paragraphen gesagt, lediglich um die Gesetze von Hamburg und Bremen) diejenigen Fälle, in denen die Verpfändung der Binnenschiffe durch die Eintragung selbst erfolgt, und ausserdem insoweit, als die Verpfändung auf Grund einer solchen Eintragung stattfindet. Damit ist die fortdauernde Giltigkeit derjenigen Bestimmungen des bremischen Gesetzes anerkannt, welche sich auf die Pfandbestellung mittelst Uebergabe von Pfandbriefen bezieht. Um den Zweifel auszuschliessen, ob nicht auch für die auf Grund der landesgesetzlichen Vorschriften zu bewirkenden Eintragungen auch künftig ein besonderes, nach den bisherigen Bestimmungen eingerichtetes Register weitergeführt werden müsse, ist ausdrücklich vorgesehen, dass zwar für diese Eintragungen das Landesgesetz massgebend bleibe, dass sie aber in dem Register Aufnahme zu finden haben, in welches das Schiff auf Grund des Reichsgesetzes eingetragen ist. — Dabei ergiebt sich übrigens aus § 130 Abs. 1 von selbst, dass bezüglich der beim Inkrafttreten dieses Gesetzes bereits eingetragenen Schiffe das vorhandene Register unverändert weiter zu verwenden ist. Ueber Eintragung bisheriger Pfandrechte durch notariellen Akt und Eintrag in den Aichschein (Beilbrief) Seite 328, § 13 Abs. 2.

öffentliche Bekanntmachung, in welcher die Schiffsgläubiger und sonstigen Realberechtigten, welche einen Anspruch auf Befriedigung aus dem Versteigerungserlöse geltend zu machen haben, aufgefordert werden, ihre Forderungen binnen einer auf mindestens einen Monat und auf höchstens zwei Monate festzusetzenden Frist bei dem Vollstreckungsgerichte anzumelden. Der Beschluss ist dem die Zwangsvollstreckung betreibenden Gläubiger, dem Schuldner und den aus dem Schiffsregister ersichtlichen oder sonst bekannten Realberechtigten zuzustellen. Die Veröffentlichung der Bekanntmachung erfolgt durch Anheftung an die Gerichtstafel und durch Einrückung in das zur Veröffentlichung amtlicher Bekanntmachungen des Gerichts bestimmte Blatt. Die Veröffentlichung soll ausserdem in einem geeigneten Fachblatt[3]) bewirkt werden. Das Gericht kann noch andere Arten, sowie eine Wiederholung der Veröffentlichung anordnen.

4. Nach Ablauf der Anmeldefrist hat das Gericht, falls andere Forderungen, als diejenige des die Zwangsvollstreckung betreibenden Gläubigers nicht angemeldet sind, den letzteren hiervon zu benachrichtigen und zugleich den Gerichtsvollzieher zum Rückempfang des hinterlegten Versteigerungserlöses nach Abzug der entstandenen Kosten zu ermächtigen.

 Andernfalls wird von dem Gerichte ein Vertheilungsplan angefertigt und zur Erklärung über denselben, sowie zur Ausführung der Vertheilung ein Termin bestimmt, zu welchem der Schuldner, der betreibende Gläubiger und diejenigen, welche Forderungen angemeldet haben, zu laden sind.

 Gläubiger, welche erst nach Ablauf der Anmeldefrist eine Forderung anmelden, haben die durch die verspätete Anmeldung entstehenden besonderen Kosten zu tragen.

5. Eine angemeldete Forderung ist auf Verlangen eines Betheiligten glaubhaft zu machen; in Ermangelung der Glaubhaftmachung ist die Forderung in den Vertheilungsplan nicht aufzunehmen, unbeschadet des Rechts des Gläubigers, Widerspruch gegen den Vertheilungsplan und Klage gegen die betheiligten Gläubiger und den Schuldner zu erheben.

6. Im Uebrigen finden die das Vertheilungsverfahren betreffenden Bestimmungen im § 760 Absatz 2, §§ 761 bis 768 der Civilprozessordnung[4]) mit der Massgabe Anwendung, dass der Widerspruch des Schuldners gegen den Vertheilungsplan, soweit er sich auf die Berücksichtigung einer nicht vollstreckbaren Forderung bezieht, dem Widerspruche eines betheiligten Gläubigers gleichsteht.

§ 137[5]).

(b. in Schiffsantheile.)

Auf die Zwangsvollstreckung in den Antheil eines Miteigenthümers des Schiffes finden die Bestimmungen des § 136 nur dann Anwendung, wenn ein Pfandrecht an dem Antheile in das Schiffsregister eingetragen ist.

Zu §§ 136, 137.

[1]) Auch dieser und der nächste Paragraph soll lediglich den vorübergehenden Zweck d. h. nur solange Giltigkeit haben, bis das im Zusammenhang mit dem bürgerlichen Gesetzbuch zu erwartende Reichsgesetz über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen die Frage hinsichtlich der registrirten See- und Binnenschiffe einheitlich und erschöpfend geregelt haben wird. Für die Zwischenzeit ist mit Rücksicht auf die Bestimmung des Binnenschifffahrtsgesetzes über das gesetzliche Pfandrecht der Schiffsgläubiger und die beschränkte Haftung des Schiffseigners jedenfalls Vorsorge dahin zu treffen, dass bei einer Zwangsvollstreckung in das Schiff den Gläubigern in geeigneter Weise Veranlassung zur Wahrnehmung ihrer Rechte gegeben wird. Soweit natürlich durch die Landesgesetzgebung dafür gesorgt ist, besteht allerdings ein solches Bedürfniss nicht. Das trifft überall zu, wo das Verfahren im Anschlusse an die für die Seeschiffe geltenden Vorschriften im Allgemeinen nach den die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen beherrschenden Grundsätzen sich bestimmt. So in Preussen für das Gebiet der früheren Subhastationsordnung vom 15. März 1869 hinsichtlich aller zur Frachtschifffahrt bestimmten Schiffsgefässe und für Hannover hinsichtlich aller Flussschiffe von wenigstens 5 Lasten, ferner in Oldenburg hinsichtlich aller Flussschiffe, welche der Vermessung unterliegen, sowie in Hamburg und Bremen hinsichtlich der Flussschiffe von mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt. Die Vorschriften dieses Gesetzes haben also nur insoweit Geltung, als zur Zeit die Zwangsvollstreckung in Binnenschiffe nach den Bestimmungen der Civilprozessordnung über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen, also mittelst Pfändung und Versteigerung durch den Gerichtsvollzieher, erfolgt. Hierbei kann es sich selbstverständlich nicht darum handeln, für die verhältnissmässig lange Uebergangszeit das Verfahren im Anschluss an die für unbewegliche Gegen-

stände massgebenden Grundsätze in allen Einzelheiten zu regeln, wie bei der Verpfändung der Seeschiffe. Das würde weit über das Bedürfniss hinausgehen. Auch eine Verweisung auf die sehr verschiedenartig gestalteten Landesgesetze über die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen verbietet sich von selbst. Es genügt vielmehr, die erwähnten Vorschriften der Civilprozessordnung für den Fall der Zwangsvollstreckung an Binnenschiffen in der Richtung zu ergänzen, dass den Real-Berechtigten, also namentlich den Schiffsgläubigern und den in das Schiffsregister eingetragenen Pfandgläubigern, ausreichende Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Ansprüche auf den bei der Versteigerung des Schiffes sich ergebenden Erlös geboten wird. § 136 geht demnach davon aus, dass die Pfändung und Versteigerung des Schiffes in der gewöhnlichen Weise durch den Gerichtsvollzieher bewirkt wird. Der Gerichtsvollzieher hat die erfolgte Pfändung sofort der Registerbehörde anzuzeigen, welche einen Pfändungsvermerk ins Register einträgt, damit Personen, welche später Rechte an dem Schiffe erwerben, sich nicht darauf berufen können, dass ihnen die Pfändung unbekannt geblieben sei. (§ 136 No. 1.) Nach der Versteigerung des Schiffes wird der Erlös nicht wie in sonstigen Fällen, dem betreibenden Gläubiger ausbezahlt, sondern hinterlegt und das Vollstreckungsgericht erlässt nunmehr ein Aufgebot, in welchem die Betheiligten aufgefordert werden, ihre Ansprüche anzumelden (§ 136 No. 2 und 3). Gehen solche Anmeldungen ein, so ist ein Vertheilungsplan aufzustellen und das weitere Verfahren richtet sich dann in der Hauptsache nach den Vorschriften der Civilprozessordnung über das Vertheilungsverfahren im Falle des Zusammentreffens mehrerer vollstreckbarer Forderungen. (No. 4.) Die letzteren Vorschriften bedürfen nur insofern einer Ergänzung, als beim Vertheilungsverfahren des Gesetzes nicht nur vollstreckbare Forderungen, sondern auch die regelmässig noch nicht festgestellten Ansprüche der Schiffsgläubiger und der im Register eingetragenen Pfandgläubiger in Betracht kommen. Aus diesem Grunde ist jedem Betheiligten das Recht gegeben, die Glaubhaftmachung einer angemeldeten Forderung zu verlangen und zwar mit der Wirkung, dass, falls eine ausreichende Bescheinigung nicht beigebracht wird, die Forderung zunächst von der Aufnahme in den Vertheilungsplan ausgeschlossen bleibt. Dem betreffenden Gläubiger ist sodann überlassen, Widerspruch gegen den Plan zu erheben und mittelst Klage gegen die übrigen Betheiligten eine Berichtigung des Planes zu erwirken. (No. 5.) Die Zulässigkeit der Anmeldung noch nicht festgestellter Forderungen führt aber weiter dahin, dass auch der Schuldner die Befugniss erhalten muss, die Glaubhaftmachung einer angemeldeten Forderung zu verlangen, und seinem Widerspruch gegen eine nicht vollstreckbare Forderung die Wirkung beizulegen ist, welche nach der Civilprozessordnung dem Widerspruch eines betheiligten Gläubigers zukommt.

[2]) Die Vorschriften dieses Paragraphen beziehen sich nur auf Schiffe, die in das Schiffsregister eingetragen sind. Fahrzeuge, die eine geringere als die nach § 120 zur Registrirung erforderliche Tragfähigkeit besitzen, haben in der Regel schon keinen genügenden Werth, um die Anwendung

der Vorschriften zu rechtfertigen, welche das Vollstreckungsverfahren immerhin weitläufiger und kostspieliger machen. Im Uebrigen ist hier nicht unterschieden, ob die Eintragung auf Grund des vorliegenden Reichsgesetzes oder der auf Grund des § 129 erlassenen landrechtlichen Verordnungen geschehen ist. Entscheidend ist nur die thatsächliche, gesetzlich zulässige Eintragung. Hinsichtlich der nicht eingetragenen Schiffe verbleibt es daher, soweit nicht auch sie nach den im Eingang des § 136 bezeichneten Landesgesetzen hinsichtlich der Zwangsvollstreckung als unbewegliche Sachen gelten, lediglich bei den Vorschriften der Civilprozessordnung. Das Bedenken, dass gleichwohl auch an solchen Fahrzeugen Gläubigerrechte, für welche nur das Schiff haftet, begründet sein können, ist nicht entscheidend. Bei Fahrzeugen von so geringer Grösse haben die Verhältnisse, durch welche die beschränkte Haftung begründet wird, keine erhebliche Bedeutung, zumal das Schiff hier meistens vom Eigenthümer selbst geführt wird.

Aber auch für ausländische, nicht bloss für nicht registrirte Schiffe findet dieser Paragraph keine Anwendung, weil die Bestimmungen des inländischen Rechtes über die gesetzlichen Pfandrechte an Schiffen und über die beschränkte Haftung des Schiffseigners für fremde Schiffe nicht ohne Weiteres massgebend sein können. Ueberdiess würde die Ermittlung und Zuziehung ausländischer Realberechtigter häufig mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein.

[3]) Dieser Satz ist durch die Reichstags-Kommission hereingekommen. Fachblätter sind etwa die Zeitschrift für Binnenschiffahrt im Verlage von Siemenroth u. Troschel, das „Rheinschiff" in Mannheim, das „Schiff" (früher in Dresden), Berlin.

[4]) Diese Vorschrift rechtfertigt sich dadurch, dass es abgesehen von dem hier aufgeführten Falle eines besonderen Schutzes für die Rechte dritter Betheiligter hier gar nicht bedarf. Gesetzliche Pfandrechte können an einem Antheil eines Miteigenthums nicht bestehen und die auf dem Schiffe selbst haftenden Pfandrechte werden durch Zwangsvollstreckung in den einzelnen Antheilen nicht berührt. (§ 112).

[5]) *§ 760. Der Betrag der Kosten des Verfahrens ist von dem Bestande der Masse vorweg in Abzug zu bringen.*

§ 761. Das Gericht hat zur Erklärung über den Theilungsplan, sowie zur Ausführung der Vertheilung einen Termin zu bestimmen. Der Theilungsplan muss spätestens drei Tage vor dem Termine auf der Gerichtsschreiberei zur Einsicht der Betheiligten niedergelegt werden.

Die Ladung des Schuldners zu dem Termin ist nicht erforderlich, wenn sie durch Zustellung im Ausland oder durch öffentliche Zustellung erfolgen müsste.

§ 762. Wird in dem Termin ein Widerspruch gegen den Plan nicht erhoben, so ist dieser zur Ausführung zu bringen. Erfolgt ein Widerspruch, so hat sich jeder bei demselben betheiligte Gläubiger sofort zu erklären. Wird der Widerspruch von den Betheiligten als begründet anerkannt oder kommt anderweit eine Einigung zu Stande, so ist der Plan demgemäss zu berichtigen. Wenn ein Widerspruch sich nicht erledigt, so erfolgt die Ausführung des Plans insoweit, als der Plan durch den Widerspruch nicht betroffen wird.

§ 763. Gegen einen Gläubiger, welcher in dem Termine weder erschienen ist noch vor dem Termine bei dem Gerichte Widerspruch erhoben hat, wird angenommen, dass er mit der Ausführung des Plans einverstanden sei.

Ist ein in dem Termine nicht erschienener Gläubiger bei dem Widerspruche betheiligt, welchen ein anderer Gläubiger erhoben hat, so wird angenommen, dass er diesen Widerspruch nicht als begründet anerkenne.

§ 764. Der widersprechende Gläubiger muss ohne vorherige Aufforderung binnen einer Frist von einem Monate, welche mit dem Terminstage beginnt, dem Gerichte nachweisen, dass er gegen die betheiligten Gläubiger Klage erhoben habe. Nach fruchtlosem Ablaufe dieser Frist wird die Ausführung des Plans ohne Rücksicht auf den Widerspruch angeordnet.

Die Befugniss des Gläubigers, welcher dem Plane widersprochen hat, ein besseres Recht gegen den Gläubiger, welcher einen Geldbetrag nach dem Plane erhalten hat, im Wege der Klage geltend zu machen, wird durch die Versäumung der Frist und durch die Ausführung des Plans nicht ausgeschlossen.

§ 765. Die Klage ist bei dem Vertheilungsgericht und wenn der Streitgegenstand zur Zuständigkeit der Amtsgerichte nicht gehört, bei dem Landgerichte zu erheben, in dessen Bezirke das Vertheilungsgericht seinen Sitz hat.

Das Landgericht ist für sämmtliche Klagen zuständig, wenn seine Zuständigkeit nach dem Inhalte der erhobenen und in dem Termine nicht zur Erledigung gelangten Widersprüche auch nur in Betreff einer Klage begründet ist, sofern nicht die sämmtlichen betheiligten Gläubiger vereinbaren, dass das Vertheilungsgericht über alle Widersprüche entscheiden solle.

§ 766. In dem Urtheile, durch welches über einen erhobenen Widerspruch entschieden wird, ist zugleich zu bestimmen, an welche Gläubiger und in welchen Beträgen der streitige Theil der Masse auszuzahlen sei. Wird dies nicht für angemessen erachtet, so ist die Anfertigung eines neuen Plans und ein anderweites Vertheilungsverfahren in dem Urtheile anzuordnen.

§ 767. Das Versäumnissurtheil gegen einen widersprechenden Gläubiger ist dahin zu erlassen, dass der Widerspruch als zurückgenommen anzusehen sei.

§ 768. Auf Grund des erlassenen Urtheils wird die Auszahlung oder das anderweite Vertheilungsverfahren von dem Vertheilungsgerichte angeordnet.

Elfter Abschnitt.

Schlussbestimmungen.

§ 138 [1]).

(Besonderer Gerichtsstand für Schifffahrtssachen.)

Abs. 1. Die den Landgerichten in erster Instanz zugewiesenen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch aus den Rechtsverhältnissen der Binnenschifffahrt geltend gemacht wird, gehören vor die Kammern für Handelssachen. Dies gilt insbesondere [1]) von Klagen aus Rechtsverhältnissen, welche auf die Rechte und Pflichten des Schiffseigners, auf die Haverei, auf den Schadensersatz im Falle des Zusammenstosses von Schiffen, auf die Bergung und Hülfeleistung und auf die Ansprüche der Schiffsgläubiger sich beziehen.

[2]) Abs. 2. In diesen Rechtsstreitigkeiten wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

Zu § 138.

[1]) Diese Vorschrift entspricht der im § 101 des Gerichtsverfassungsgesetzes unter No. 3 g hinsichtlich der Rechtsverhältnisse des Seerechts getroffenen Bestimmung.

Diese Bestimmung lautet folgendermassen:

Vor die Kammern für Handelssachen gehören nach Massgabe der folgenden Vorschriften diejenigen den Landgerichten in erster Instanz zugewiesenen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch

g) aus den Rechtsverhältnissen des Seerechts, insbesondere aus denjenigen, welche auf die Rhederei, die Rechte und Pflichten des Rheders, des Korrespondentrheders und der Schiffsbesatzung, auf die Bodmerei und die Haverei, auf den Schadensersatz im Falle des Zusammenstossens von Schiffen, auf die Bergung und Hülfeleistung in Seenoth und auf die Ansprüche der Schiffsgläubiger sich beziehen.

Vergleichen wir beide Paragraphen, so fehlen bei § 138 die Rechte und Pflichten der Schiffsbesatzung. Die Motive meinen nun: die Zuständigkeit der Gewerbegerichte für Rechtsstreitigkeiten zwischen Personen der Schiffsmannschaft und dem Schiffer oder Schiffseigner eines Binnenfahrzeuges sollen durch diese Bestimmung nicht berührt werden und diese Streitigkeiten sind deshalb im § 138 des Gesetzes nicht mit aufgeführt.“ Befriedigend ist diese Erklärung nicht durchweg, denn in beiden Paragraphen des See- und Binnenschifffahrtsrechtes sollen ja die einzelnen Thatsachen nur beispielsweise sein: „insbesondere“. Deshalb ist die Auslegung recht wohl möglich, dass durch diesen Paragraphen der Zuständigkeit der Gewerbegerichte zu Gunsten der Kammern für Handelssachen auch in dieser

§ 139[1].

(Lokalverkehr von Schiffen.)

Abs. 1. Bei Schiffen, welche nur zu Fahrten innerhalb desselben Orts bestimmt sind,[2]) finden auf das Rechtsverhältniss des Schiffers, sowie auf die Beförderung von Gütern die Bestimmungen in § 8 Abs. 4, §§ 15 bis 19, 27 bis 57 und § 71 Abs. 1 keine Anwendung.

[3]) Abs. 2. Durch die Landesregierungen kann bestimmt werden, dass Fahrten zwischen benachbarten Orten der Fahrt innerhalb desselben Ortes im Sinne des ersten Absatzes gleichstehen.

[4]) Abs. 3. Auf Schifffahrtsbetriebe, welche im Anschlusse an den Eisenbahnverkehr geführt werden und der staatlichen Eisenbahnaufsichtsbehörde unterstellt sind, finden die vorhergehenden Bestimmungen dieses Gesetzes keine Anwendung.

Abs. 4. Das Gleiche gilt bezüglich des Betriebes von Fähranstalten, soweit nicht der Betrieb mittelst frei schwimmender Schiffe stattfindet.

sozialen Frage derogirt ist; denn Ansprüche aus Rechtsverhältnissen der Binnenschifffahrt sind auch diese. Auch § 25 oben zwingt zu keiner andern Anschauung; die Unterwerfung der Schiffer und des Schiffsvolks unter die Gewerbeordnung an sich bewirkt keineswegs schon die Unterwerfung unter die Gewerbegerichte. Auch ist eine ähnliche Bestimmung wie § 20 Abs. 1 für den Schiffsmann nicht gegeben. Dagegen dürfte kein Zweifel obwalten, dass Versicherungsstreitigkeiten, also zwischen einem Ladungsbetheiligten und der Versicherungsgesellschaft, zwischen dem Schiffer und der Kasko-Versicherungsgesellschaft, zwischen den Versicherungsgesellschaften und dem Schiffer wegen Regress nicht zu den eigentlichen Rechtsverhältnissen der Binnenschifffahrt gehören. So ist wenigstens sogar auf der See, wo doch ein besonderer Abschnitt über das Versicherungswesen dem Ha. angehängt ist, geurtheilt worden; umso weniger wird hier in der Binnenschifffahrt daran gedacht werden, diese Streitigkeiten unter den § 138 zu bringen.

[2]) Diese Bestimmung, dass in Prozessen über Ansprüche aus Rechtsverhältnissen der Binnenschifffahrt für die Entscheidung letzter Instanz, auch da, wo ein oberstes Landesgericht nicht besteht, nicht dieses, sondern das Reichsgericht zuständig sein soll, ist ähnlich wie in anderen Reichsrechtsgebieten, zum Beispiel bei dem Patentrecht, durch das Bedürfniss einer gleichartigen Anwendung des Gesetzes gerechtfertigt.

Zu § 139.

[1]) Die Bestimmungen des ganzen Gesetzes haben an sich, ohne Rücksicht auf die „räumliche“ Fahrt, um die es sich im einzelnen Falle handelt,

§ 140[1].

(Befähigungsnachweis von Schiffern.)

Abs. 1. Der Bundesrath ist befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten[2]) für Binnenschiffe zu treffen. [3])Bezüglich der Schifffahrt auf Seeen, welche keine fahrbare Verbindung mit einer anderen Wasserstrasse haben, steht die Befugniss der Landesregierung zu.

[4])Abs. 2. Wer den Bestimmungen zuwider das Gewerbe eines Schiffers oder Maschinisten ausübt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft[5]).

zur Geltung zu kommen. Dagegen für den bloss örtlichen Schiffsverkehr zwischen verschiedenen Stellen desselben Platzes, wie z. B. für Fahrten der zum Beladen und Entladen dienenden Schuten und ähnlicher Fahrzeuge, eignen sich die Vorschriften des ganzen Gesetzes nicht. Dies gilt speziell von den Bestimmungen über Laden und Löschen sammt Allem, was damit zusammenhängt, über das Rücktrittsrecht des Absenders etc. Hier werden die örtlichen Uebungen zur Geltung kommen.

[2]) Also nur für solche Schiffe gilt das die auch nur zu Fahrten innerhalb desselben Ortes bestimmt sind, also, nicht für solche, die gelegentlich einmal im Lokalverkehr verwendet werden. — Gleiches gilt für die Ausstellung von Ladescheinen, da in diesem Lokalverkehr Dispositionspapiere keine Bedeutung haben. Wenn wirklich der Absender eine schriftliche Erklärung verlangte, so wird eine einfache Empfangsbescheinigung des Schiffers genügen; — dass endlich auch die Befugnisse der Schiffer, Rechtsgeschäfte zu schliessen, hier keinen Boden haben, ist beinahe selbstverständlich.

[3]) Was Nachbarschaftsverkehr im Sinne des Abs. 1 ist, können die Landesregierungen feststellen. Dabei können natürlich Orte verschiedener Bundesstaaten in Betracht kommen; das wird eben durch übereinstimmende Anordnungen seitens der beiderseitigen Landesbehörden zu geschehen haben. Man denke an Mannheim und Ludwigshafen. Ausserdem sind Beispiele am Rhein: Mainz-Castel, Bingen und Rüdesheim etc. Es steht aber auch nichts im Wege, dass dieser Lokalverkehr weiter gegriffen wird.

[4]) Also sind z. B. die Schifffahrtsbetriebe der K. Württembergischen und Grossherz. Badischen Staatseisenbahnen auf dem Bodensee dem Binnenschifffahrtsgesetz in keiner Weise unterstellt.

Zu § 140.

[1]) § 31 Abs. 1 und 2 der Gewerbeordnung verlangt bekanntlich einen Befähigungsnachweis nur für die Seeschiffer, Seesteuerleute, Maschinisten auf Seedampfern und Lootsen; Abs. 3 dieses Paragraphen aber beschränkt sich auf die Vorschrift, dass, insoweit als in Betreff der Schiffer und Lootsen auf Strömen in Folge von internationalen Schifffahrtsverträgen

besondere Bestimmungen getroffen sind, es bei diesen sein Bewenden behalte. Ausserdem ist in § 34 Abs. 3 der Gewerbeordnung den Landesgesetzgebungen die Befugniss eingeräumt, den Betrieb des Lootsengewerbes an eine besondere Genehmigung zu knüpfen. Im Uebrigen war bisher die Führung von Schiffen auf Binnengewässern von einem Nachweis der Befähigung nicht abhängig, vielmehr kann die Führung auch des grössten Fahrzeuges von jeder beliebigen Person übernommen werden.

Gleiches gilt bezüglich der Anstellung von Flossführern und von Maschinisten auf Dampfschiffen. Aber auch die in § 31 Abs. 3 der Gewerbeordnung erwähnten Schifffahrtsverträge enthalten nur ziemlich allgemein gefasste Vorschriften über den Befähigungsnachweis. So findet sich die Bestimmung, dass zur Führung von Schiffen auf Strecken, welche das Gebiet mehrerer Vertragsstaaten berühren, der Besitz eines Schifferpatentes erforderlich ist, dessen Ertheilung nach einzelnen Verträgen von einer längeren Ausübung der Schifffahrt auf der betreffenden Wasserstrasse, nach anderen von der Ablegung einer Prüfung abhängig sein soll. Die Zeit, während welcher die Schifffahrt ausgeübt sein muss, bezw. die Art und die Gegenstände der Prüfung sind in der Regel nicht näher festgesetzt. Diese gesetzlichen Verhältnisse werden seit langen Jahren, besonders vom Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen, ja eigentlich so lange die deutsche Gewerbeordnung besteht, auf das lebhafteste bedauert, und wurde dieserhalb Abhilfe verlangt.

Auch das öffentliche Interesse verlangt, dass den Gefahren, welche aus der Verwendung ungeeigneter Kräfte im Schifffahrtsbetriebe für die Sicherheit der beförderten Güter und Personen sowie für die Fahrbarkeit der Wasserstrassen entstehen, thunlichst vorgebeugt wird. Dazu kommt, dass die Schiffseigner künftig eine erheblich verschärfte Verantwortlichkeit für die Handlungen der Schiffsbesatzungen zu tragen haben. Schon aus dem letzteren Grunde scheint es gerechtfertigt, wenn der Entwurf es als seine Aufgabe betrachtet, hinsichtlich der Befähigung derjenigen Personen, von deren Verhalten die Tragweite der bezeichneten Verantwortlichkeit hauptsächlich abhängt, in ähnlicher Weise Vorsorge zu treffen, wie es bei der Seeschifffahrt geschehen ist. Im Gesetze selbst aber ist das Erforderniss des Befähigungsnachweises nicht ohne Weiteres wie in § 31 Abs. 1 der Gewerbeordnung als allgemeiner Grundsatz aufgestellt worden. Denn die Bedürfnissfrage ist nicht für alle Binnengewässer und noch weniger für jede Art von Fahrzeugen dieselbe. Die Entscheidung hierüber, wie über die sonst zu erlassenden einzelnen Vorschriften kann vielmehr nur unter Berücksichtigung der jeweils auf den einzelnen Wasserstrassen obwaltenden Verhältnisse erfolgen. Daher hat das Gesetz den Bundesrath mit der weiteren Behandlung dieser Frage betraut. Die Befugniss des Bundesrathes ist, vom zweiten Satze des Abs. 1 abgesehen, eine unbeschränkte; sie gilt also auch für Flüsse, die nur in einem oder nur in einzelnen deutschen Bundesstaaten verlaufen.

[2]) Die Steuerleute sind hier nicht berücksichtigt, da auf Binnenfahrzeugen Schiffsoffiziere mit der Aufgabe und der Stellung der Steuerleute auf

§ 141[1]).

(Behörden im Sinne dieses Gesetzes.)

Welche Behörden in jedem Bundesstaate unter der Bezeichnung „höhere Verwaltungsbehörde“[3]) im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen sind, wird durch die Centralbehörde des Bundesstaates bekannt gemacht[2]).

der See (§ 31 Abs. 1 der Gewerbeordnung) nicht vorhanden sind. Aber auch rücksichtlich der Lootsen bedarf es bei der geringen und örtlich beschränkten Bedeutung, welche dem Lootsengewerbe auf Binnengewässern, insbesondere auf dem Rhein, zukommt, besonderer Vorschriften nicht. Es kann in letzterer Beziehung bei der in § 34 Abs. 3 der Gewerbeordnung den Landesgesetzen eingeräumten Befugniss zur Regelung des Gegenstandes und bei den im § 31 Abs. 3 erwähnten Vorschriften, welche in Folge von Schifffahrtsverträgen getroffen sind, bewenden.

[3]) Bei der Schifffahrt auf Seeen, welche keine fahrbare Verbindung mit einer anderen Wasserstrasse haben, z. B. auf dem Bodensee, wird der Erlass der etwa erforderlichen Bestimmungen (natürlich rücksichtlich des Befähigungsnachweises) den Landesregierungen übertragen, da für die Schifffahrt auf Gewässern der bezeichneten Art ein Bedürfniss, den Befähigungsnachweis von Reichswegen zu regeln, jedenfalls nicht besteht.

[4]) Diese Vorschrift entspricht dem § 147 No. 1 der Gewerbeordnung, wonach derjenige, welcher den selbständigen Betrieb eines genehmigungspflichtigen Gewerbes ohne Genehmigung unternimmt, mit Geldstrafe bis zu 300 Mark bestraft wird.

[5]) Dass die Bestimmungen der mit fremden Staaten geschlossenen Schiffahrtsverträge, sowohl hinsichtlich des Verhältnisses zum fremden Staate als hinsichtlich des Verhältnisses der betheiligten Bundesstaaten untereinander vom Gesetz unberührt bleiben, versteht sich von selbst und ist schon früher im Gesetze hervorgehoben worden. Das Gleiche gilt daher vom Verhältniss dieser Vertragsbestimmungen zu den auf Grund des § 140 ergehenden Anordnungen des Bundesrathes. Auch § 31 Abs. 2 der Gew.Ordn. wird durch das Binnenschifffahrtsgesetz nicht beseitigt. Die Bundesstaaten werden demnach, soweit und so lange nicht der Bundesrath auf Grund des § 140 allgemeine Vorschriften erlassen hat, auch ferner in der Lage sein, die in Folge der Schifffahrtsverträge getroffenen Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Binnenschiffer auf dem bisherigen Wege zu ändern und zu ergänzen.

Zu § 141.

[1]) Dieser Paragraph ist erst durch die Reichstagskommission eingeschaltet worden und ist jedenfalls sehr am Platze, um etwaigen Schwierigkeiten von vornherein die Spitze abzubrechen.

[2]) Vgl. für Baden Seite 329 § 1.

[3]) Vgl. darüber insbesondere die im IV. Abschnitt des Gesetzes an Stelle der Ortsgebräuche einzelstaatlich künftig zugelassenen Verordnungen in Fragen der Schifffahrtsverhältnisse.

§ 142.

(Beginn des Gesetzes.)

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1896 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift mit beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 15. Juni 1895.

(L. S.)

Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.

II.

Reichs-Gesetz

betreffend die

privatrechtlichen Verhältnisse der Flösserei

vom 15. Juni 1895.

(R.G.B. S. 341 ff.)

Einleitung.

Die Regelung der Flössereirechtsverhältnisse ist erstmals in dem mehrgenannten Singelmann'schen bezw. Handelstags-Gesetzentwurf enthalten, aber nur in sehr abgekürzter Form und zwar in einem einzigen Artikel (§ 134): Darnach sollten „auf geschlossene Flösse die Bestimmungen über Entlassung des Flossführers — die Dienstverhältnisse der Flossmannschaft und über die Verjährung mit der Massgabe Anwendung finden, dass der Eigenthümer des Flosses so haftet wie der Kahnrheder.“ Eingehender behandelt diese Frage mein Entwurf La. Seite 238—242, der verschiedene weitere Abschnitte des Binnenschifffahrtsgesetzes auf die Flösserei angewendet wissen will. In den Gu. selbst war der Flösserei noch gar nicht besonders gedacht; doch keineswegs in dem Sinne, als ob die Regierung sich der Frage gegenüber schlechterdings passiv verhalten hätte. Es wurde seitens des Herrn Regierungsvertreters vielmehr damals ungefähr bemerkt: Der Entwurf habe bewusst unterlassen, besondere Bestimmungen dieser Art zu treffen, dagegen vorbehalten, die Frage in der Sachverständigen-Kommission zur Beratung zu stellen, ob derartige Bestimmungen eingeschaltet werden sollten; das könnte aber erst nach Berathung des ganzen Entwurfes geschehen. Eine analoge Ausdehnung des ganzen Binnenschifffahrtsgesetzentwurfes hierauf könnte ja kaum in Frage kommen; so würde z. B. eine Registrirungspflicht der Flösse kaum gewünscht werden. — Auch über die Stellung des Flossführers zum Flösser glaubte man damals besondere Bestimmungen entbehren zu können, weil sich diese Art von Leuten von gewöhnlichen Arbeitern kaum unterscheiden; jedenfalls könne hier von einer vierwöchentlichen Kündigungsfrist kaum gesprochen werden. Die Verträge, kraft welcher die Flössereiunternehmer mit den Eigenthümern des zu verflössenden Holzes sich einigen, deren Holz zu flössen, unterlägen an sich ja den Bestimmungen über den Frachtvertrag. Eine andere Frage sei, in wieweit die Flösse für die durch sie herbeigeführten Beschädigungen haften. Insbesondere spiele da

die Frage herein, inwieweit das Floss für Schädigungen hafte, welche das Floss einem Schiffe beigebracht hat. Hier sei das Eigenthümliche, dass der Flossunternehmer und der Eigenthümer des Materials auf dem Flosse und an dem Flosse nicht immer ein und dieselbe Person seien. Wenigstens treffe das in vielen Fällen zu. Es trete also hier die Frage auf, inwieweit die Möglichkeit bestehe, eine Haft des Flosseigenthümers zu konstruiren und in wieweit eine Haft des Flossführers stattfinde, der doch in der Regel nichts habe. Auch der Mannschaft gegenüber werde nichts durch einen Ersatzanspruch gewonnen u. s. w. In der Sachverständigen-Kommission wurde nun sowohl vom Rhein her (durch den Verfasser dieses Kommentars) wie von östlichen Stromgebieten her durch Handelskammersekretair Hirschberg in Bromberg zu Gunsten einer gesetzlich bestimmten Regelung der Flössereiverhältnisse lebhaft das Wort geredet. In dem ersten veröffentlichten Entwurf wurden denn auch drei Paragraphen dieserhalb in das Gesetz am Schluss eingeschaltet: § 138, welcher die Rechte und Pflichten des Flossführers und der Flossmannschaft, wie die Verjährung der Forderungen enthielt. — § 139, welcher die Haftung für Beschädigungen durch ein Floss regelte und § 140, welcher die Frage der Bergung und Hilfeleistung nebst den Garantieen, die auf deren Grund gegeben werden sollten, behandelte. In den Verhandlungen des Reichstages über das Binnenschifffahrtsgesetz selbst aber wurde allmählig das Bedürfniss immer nachhaltiger geltend gemacht, die Flössereibestimmungen in einen b e s o n d e r e n Gesetzentwurf zu betten. Die Motive sagen darüber: „Die privatrechtlichen Verhältnisse der Flösserei sind mit denen der Binnenschifffahrt in vielen Beziehungen verwandt. Der Forderung einer besonderen gesetzlichen Regelung ist in Anbetracht der Bedeutung, die dem Flössereibetrieb im gesammten Verkehr der deutschen Wasserstrassen zukommt, die Beachtung nicht versagt worden. Die Bestimmungen des Gesetzes selbst schliessen sich der Natur der Sache gemäss zum grossen Theil den Vorschriften im Binnenschifffahrtsgesetz an. Trotzdem weisen auch da, wo im Wesentlichen übereinstimmende Vorschriften für Schifffahrt und Flösserei in Aussicht zu nehmen sind, die thatsächlichen Verhältnisse der beiden Betriebsarten doch im Einzelnen zu erhebliche Verschiedenheiten auf, um eine derartige Uebertragung der für die Schifffahrt bestimmten Vorschriften auf die Flösserei räthlich zu machen.

Für die praktische Anwendung würde sich nun daraus kein Zweifel erheben, wenn man sich wie ursprünglich in dem Binnenschifffahrtsgesetzentwurf selbst in Form einiger Paragraphen auf die vorausgehenden Bestimmungen berufen hätte. Da aber die Betheiligten verlangt hätten, dass den die Flösserei betreffenden Vorschriften im Interesse ihrer allgemeinen Verständlichkeit eine Gestalt gegeben werde, welche die Nothwendigkeit ausschliesse, fortwährend auf Bestimmungen zurückzugreifen, welche zunächst für andere Verhältnisse berechnet seien, so sei ein selbständiges Gesetz vorgelegt worden, das auch beschieden worden ist. Natürlich steht in demselben nicht alles, was im Binnenschifffahrtsgesetz steht; vielfach kommen Verhältnisse der letzteren Art bei der Flösserei nicht vor, wie schon oben Beispiele erwähnt wurden; für andere Rechtsverhältnisse der Flösserei aber reicht das geltende Recht selbst aus.

Letzteres gilt namentlich in Ansehung des Frachtgeschäftes. Die Flösserei wird theils in der Weise betrieben, dass der Eigenthümer des Flosses (Holzhändler, Sägewerkbesitzer etc.) die Beförderung selbst besorgt, indem er einen Flossführer und die sonst erforderliche Mannschaft anstellt und durch sie als seine Bediensteten das Floss nach dem Bestimmungsorte bringen lässt oder, was als der häufigere Fall bezeichnet werden kann, in der Weise, dass die Beförderung des Flosses einem Unternehmer übertragen wird, der sie für die bedungene Gesammtvergütung zu besorgen hat. In dem letzteren Falle liegen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen dem Unternehmer und dem Absender des Flosses die Merkmale des Frachtvertrages vor. Vgl. auch oben! Der Flössereiunternehmer ist sonach, die Gewerbsmässigkeit seines Betriebes vorausgesetzt, Frachtführer im Sinne des Ha. Zwar hat das Gesetz, um nicht zu einer Verwechslung mit dem Flossführer Anlass zu geben, den Ausdruck Frachtführer hier vermieden und den auf manchen Strömen (so z. B. auf dem Rhein und Neckar) schon jetzt üblichen Ausdruck: „Frachtflösser“ gewählt. Sachlich fällt aber dieser Begriff im Sinne des Gesetzes § 1 und 7 mit dem des „Frachtführers bei der Binnenschifffahrt“ zusammen. In Betreff der Rechte und Pflichten des Frachtführers gegenüber dem Absender und Empfänger des Flosses finden deshalb die Bestimmungen der Art. 390—420 des Ha. Anwendung. Vgl. im Binnenschifffahrtsgesetz § 26. Neu kommen also hier dazu:

§§ 394, 395, 408 Abs. 2 und 413, die sämmtlich in § 26 deshalb in Wegfall kamen, weil diese Bestimmungen im Binnenschifffahrtsgesetz selbst mehr oder weniger wörtlich aufgenommen worden sind.

Dass aber nun für den Flössereivertrag auch noch diejenigen Paragraphen des Ha. unbeschränkt in Anwendung kommen, welche hier ausgelassen sind, ist jedenfalls anzunehmen. Andernfalls bedurfte es einer besonderen Bemerkung im Gesetze selbst, umsomehr als die Herübernahme der in § 26 weggelassenen vorstehend erwähnten Paragraphen in dem Binnenschifffahrtsgesetz nicht von Anfang an, sondern erst in der Reichstagskommission erfolgt ist. Wir geben daher diese Paragraphen nachstehend wieder, mit einigen sachdienlichen Bemerkungen, die eigentlich nur für die Schifffahrt in meinem Gesetzentwurfe s. Z. geschrieben waren und geschrieben sein konnten, weil für die Flösserei Anwendungsfälle nicht bekannt waren; hier aber sollen sie nur für die Flösserei gelten. Es wird leicht sein, sich das selbst zu übertragen, an Stelle des „Schiffes" das „Floss", des „Frachtführers" den „Frachtflösser" zu setzen. Im Allgemeinen kann zugleich nur gesagt werden, dass in Bezug auf die Flösserei jedenfalls die Ortsgebräuche nach wie vor volle Anwendung finden; ausdrücklich bezw. schriftlich festgestellt sind allerdings solche, wenigstens unseres Wissens, am Rhein nicht.

Art. 394. „Ist über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen, so wird die Frist, innerhalb deren er die Reise antreten muss, durch den Ortsgebrauch bestimmt; besteht ein Ortsgebrauch nicht, so ist die Reise binnen einer den Umständen des Falles angemessenen Frist anzutreten.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle zeitweilig verhindert, so braucht der Absender die Aufhebung des Hindernisses nicht abzuwarten, er kann vielmehr von dem Vertrage zurücktreten, muss aber den Frachtführer, sofern demselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise entschädigen. Ueber die Höhe der Entschädigung entscheidet der Ortsgebrauch und in dessen Ermangelung das richterliche Ermessen."

Dieser Artikel ist s. Z. als von ganz besonderem Interesse für die Flussschifffahrt gegeben worden, bei welcher in der Regel eine Ablieferungszeit nicht festgesetzt wird, weil dieses wegen der einschlagenden eigenthümlichen Verhältnisse meist unthunlich ist. Der Abs. 1 regelt nur die Frage, innerhalb welcher Frist der Frachtführer die Reise antreten muss, wenn über die Zeit, binnen welcher er den Transport bewirken soll, im Frachtvertrage nichts bedungen ist. Der Abs. 1 erklärt nun für den gedachten Fall den Ortsgebrauch im Sinne vom Geschäftsgebrauch am Orte der Befrachtung als massgebend und in dessen Ermangelung gewährt er für den Antritt der Reise eine den

Umständen des Falles angemessene Frist. Aber auch in Abs. 2 ist die Voraussetzung massgebend, dass über die Zeit, binnen welcher der Frachtführer den Transport bewirken soll, nichts bedungen ist. Trifft dieser Fall ein, so erklärt Abs. 2 den Absender für befugt, vom Vertrag zurückzutreten und zwar je nach Verschiedenheit desselben, ob ohne Entschädigung, ob nur gegen Entschädigung des Frachtführers. Aber auch nicht jede Verhinderung des Antritts oder der Fortsetzung der Reise ist hier gemeint, sondern nur Verhinderung durch Naturereignisse oder sonstige Zufälle, also nicht durch anderweitige als kasuelle Hindernisse, und ferner nur, wenn die Verhinderung eine zeitweilige ist, also auch wieder nicht, wenn die Verhinderung eine gänzliche ist, wie etwa Unmöglichkeit der Erfüllung wegen Untergang des Schiffes. Aber auch völlig irrelevant erscheinende Verzögerungen gehören nicht hieher und endlich sind auch Verzögerungen, in deren Folge der erkennbare Zweck des Unternehmens verfehlt wird, nicht als „zeitweilig" zu betrachten. Beispielsweise wurde einem Schiffer, der den Transport einer Ladung Viehsalz auf der Weichsel übernommen hatte, die Ladung an der russischen Grenze angehalten und auf das Lagerhaus des Zollamts gebracht, weil sie nicht in Viehsalz, sondern in Kochsalz bestand, dessen Einfuhr in Russland verboten ist.

Im Falle des Abs. 2 kann nun wohl der Absender, nicht aber der Frachtführer vom Vertrage zurücktreten, aber nur wieder so lange, als das Hinderniss nicht behoben ist. Das Zurücktreten kann aber nicht geschehen, ohne dass der Absender verpflichtet ist, den Frachtführer wegen der Kosten zur Vorbereitung der Reise (Annahme der nöthigen Leute, Miethe des Schiffes), wegen der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf die bereits zurückgelegte Reise (aber wieder nicht wegen des in der Liegezeit entgangenen Frachtverdienstes) zu entschädigen, vorausgesetzt, dass den Frachtführer kein Verschulden trifft. Hat aber freilich der Frachtführer durch sein Verhalten es herbeigeführt, dass die Naturereignisse zu einem Hinderniss geworden sind (z. B. er verzögert die Reise, indessen tritt Frost ein), so ist der Absender berechtigt, vom Vertrage zurückzutreten, ohne verpflichtet zu sein, den Frachtführer zu entschädigen. Ueber die dauernde Hinderung ist, wie schon gesagt, keine Bestimmung getroffen. Hier greifen die sonstigen Landesgesetze ein. Anders im Seerecht vgl. Art, 581, 630 ff. Hierher gehört auch die Frage, ob der Frachtführer ein Recht auf die Distanzfracht hat im Sinne des Art. 632. Keyssner erklärt ja: „und zwar dürfte bei Berechnung der Distanzfracht der erwähnte Art. 632 leitend sein, wonach unter Zugrundelegung der bedungenen Fracht die Distanzfracht im Verhältniss der zurückgelegten Reise zur ganzen Reise berechnet wird." Noch einfacher ist dieses freilich in Fällen wie Entscheidungen des R.O.H.G. Bd. IV, 172, wo gleich im Frachtvertrag die Frachtsätze für die einzelnen Stationen der Gesammtreise vereinbart waren, und daher jedenfalls nach von Seite des Frachtführers unverschuldetem Hinderniss (Sistirung der Ladung durch die russische Grenzzollbehörde) die bis zum Ende der Fahrt vereinbarte Fracht fällig wurde.

Art. 395. „Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung

entstanden ist, sofern er nicht beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis major) oder durch die natürliche Beschaffenheit des Guts, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dergl. oder durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden ist.“

„Für Kostbarkeiten, Gelder und Werthpapiere haftet der Frachtführer nur dann, wenn ihm diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist.“

Diese Bestimmung ist sowohl für den Land- wie für den Seetransport (Art. 607) die durchaus gleiche; aber auch das französische und das englische Recht erkennen die gleich schwere Haftung des Schiffers wie jedes anderen Frachtführers an. Es gelten hier die Bestimmungen des römischen Rechts auf Grund des sogen. Receptum, d. h. der blossen Uebernahme einer Waare ins Schiff; jedoch handelt es sich, wie Lewis I 237 ausdrücklich beifügt, nur um die Verbindlichkeiten, welche eintreten, wenn der Schiffer die Waaren lediglich auf Grund des Frachtvertrags oder doch eines die Transportirung des Gegenstandes betreffenden Geschäfts, nicht um jene Verbindlichkeiten, welche derselbe durch Ausstellung des Konnossements oder Ladescheins übernimmt. Die Haftung des Frachtführers im Sinne des Art. 395 geht nur dahin, dass er das zu transportirende Gut in unversehrtem Zustande überliefern wird. Der Grund für diese strenge Haftung wird darin gesucht, dass man kein Mittel habe, die Thätigkeit, Sorgfalt und Wachsamkeit der Schiffer zu kontroliren und den Beweis der Nachlässigkeit und Unsorgfalt zu führen.

Wann beginnt nun diese Haftung? Seit der Empfangnahme des Gutes d. h. also vom Beginne des Transports oder von der Anbordbringung und Entgegennahme des Gutes von Seiten des Verfrachters selbst oder seines legitimirten Vertreters. Einbegriffen ist also die Aufbewahrung des Gutes am Bestimmungsorte und die Zeit während der Ablieferung. Ablieferung ist nicht die nackte Aufgabe der Gewahrsam Seitens des Frachtführers, sondern derjenige Akt, durch welchen der Frachtführer die Gewahrsam mit ausdrücklicher oder stillschweigender Einwilligung des Empfängers wieder aufgiebt, nachdem er den Empfänger durch Anzeige von der Ankunft des Gutes und durch Zustellung der erforderlichen Papiere in den Stand gesetzt hat, sowohl über das Gut zu verfügen, wie selbst die weitere Obsorge für dasselbe zu übernehmen. Diejenigen Handlungen jedoch, welche bloss bezwecken, den Empfänger in den Stand zu setzen, über das Gut zu verfügen, können für sich allein nicht als Ablieferung gelten. Auch durch den Umstand, dass in einem solchen Falle wie dem letztgeschilderten der Empfänger bereits die Fracht bezahlt hat, wird an der Sache nichts geändert (R.G. XIV 294). Wird das Gut während der Transportzeit im Zollmagazin gelagert, so dauert auch die Haftung fort, nur könnnen hier die thatsächlichen Verhältnisse die Möglichkeit der obliegenden custodia einschränken und die Annahme einer vis major (höheren Gewalt) rechtfertigen. — Der Frachtführer kann sich jedoch durch Berufung auf gewisse Entschuldigungsgründe von der Haftung befreien. Diese sind:

1) Höhere Gewalt, d. h. also nicht etwa nur ein unabwendbares Naturereigniss oder anderes Ereigniss, dem Menschenkräfte nicht widerstehen können; denn wollte man den Schiffer und den Frachtführer nur für den Schaden nicht haften lassen, der überhaupt nicht durch Menschen verursacht

und durch irgend welche Massregeln verhütet oder abgewendet werden kann, so müsste man dieselben für verpflichtet halten, Vorkehrungen zu treffen, deren Kostspieligkeit in keinem Verhältniss zu dem Gewinn stehen würde, welchen ihr Gewerbe abwirft. Dann müsste der Schiffer absolut wasser-, feuer-, ja auch sogar bombenfeste Lagerräume im Schiffe und immer Aushilfspersonen bereit haben, welche, wenn die mit dem Transport zunächst beauftragten Personen von einem Unfalle betroffen würden, an deren Stelle treten u. s. w. Oder aber er müsste für die nicht vorgenommenen Vorkehrungen selbst Versicherer sein wollen, was wiederum in der Regel nicht anzunehmen ist. Es genügt also, dass der Verpflichtete alle die Vorkehrungen in seinem Schiffe getroffen hat, welche nach den Anschauungen der Berufsgenossen behufs Verhütung eines Schadens vernünftigerweise getroffen werden und dass diese seine Vorkehrungen in der Regel auch wirklich den beabsichtigten Erfolg haben. Es ist darnach natürlich stets von Fall zu Fall zu untersuchen, ob ein solches Ereigniss vorliegt. Ein und dasselbe Ereigniss kann in einem Falle vis major sein, in einem anderen nicht: Wogendrang, Sturm. Eis wird nur dann als höhere Gewalt erscheinen, wenn der Schiffer, wie gesagt, alles das gethan hat, was in den Kreisen der Binnenschiffer zur Abwendung oder Verringerung der von diesen Naturkräften drohenden Gefahren gefordert wird. Ein obrigkeitlicher Befehl, durch welchen die Ladung mit Beschlag belegt wird, fällt unter den Begriff der höheren Gewalt, vorausgesetzt, dass die Veranlassung zur Beschlagnahme nicht in irgend einem Verschulden des Schiffers liegt: aus diesem letzteren Grunde würde also z. B. eine Konfiskation von Waaren wegen Uebertretung der Zollgesetze nie als vis major zu betrachten sein. Raub wäre also nur vis major, wenn er mit offener Gewalt, nicht mit blossen Drohungen bethätigt ist. Schwerlich der Diebstahl bei Schiffen: wird ordentlich Wacht gehalten, so lässt sich ein Einsteigen fremder Leute in's Schiff schwerlich denken; stehlen aber die Matrosen, so kommt in Betracht, dass für diese der Schiffer unbedingt einzustehen hat. So hat das Reichsoberhandelsgericht unter dem 11. April 1876 in einem Falle entschieden, in welchem zwei Silberkisten in der von innen verschlosssenen Kajüte des Steuermanns standen, welche geraubt wurden, nachdem der Dieb in das von oben geöffnete Skylight des Seeschiffes eingestiegen war und den schlafenden Steuermann selbst geknebelt hatte. Das Erkenntniss führt aus, dass das Beschreiten des Verdeckes des Schiffes durch die Diebe in die Kajüte, das Wiederhinaussteigen derselben mit den Kisten, die Wiedereinschiffung und das Wegrudern hätten bemerkt werden müssen, wenn auf dem Schiffe pflichtmässig Wacht gehalten worden wäre. Die Beschädigung braucht auch nicht als Folge einer von oben kommenden Macht einzutreten, z. B. Ausbrechen von Feuer im Innern eines Schiffes. Dabei wird wieder nur die Frage entstehen: Hat der Schiffer alle diejenigen Vorkehrungen getroffen, deren Vorhandensein den Erfolg der Abwehr des Feuers nach vernünftigem Ermessen hätte haben müssen? Das Ereigniss braucht, um vis major zu begründen, auch kein unberechenbares zu sein, welches man vorher nicht gekannt hat, z. B. der Schiffer tritt die Reise bei einem Gewitter an; das verhindert nicht, dass der Blitzstrahl, welcher gezündet und die Ladung zerstört hat, unter vis major gebracht wird. Interessant

ist folgender Fall (R.G. VIII 159): Das mit Getreide beladene Schiff des Verklagten wurde auf der Thalfahrt nach Dorsten bei sehr hohem Wasserstande durch die damals ungewöhnliche Gewalt eines im Fahrwasser der Lippe befindlichen Strudels quer gelegt, überfluthet und zum Sinken gebracht. Hier stand nun fest, dass das Schiff durch den Strudel in der Lippe nicht verloren gegangen wäre, wenn der Schiffsführer das Schiff oberhalb dieses Strudels festgelegt, also den Strudel nicht passirt hätte. Es stand ferner fest, dass die Steuerleute und die Schiffsmannschaft die Existenz des Strudels kannten. Nach Massgabe der obwaltenden thatsächlichen Verhältnisse war aber weder der ungewöhnlich hohe Wasserstand der Lippe, noch die Existenz des Strudels an sich ein Umstand, welcher einen vorsichtigen Schiffer von der Weiterfahrt hätte abmahnen können. Also der Strudel war in diesem Falle eine weder an sich, noch in Verbindung mit der Wasserhöhe bekannte oder vorausgesehene Gefahr, welcher der Schiffer nicht hätte entgegen gehen sollen. Dagegen ist in diesem Falle die ausnahmsweise nicht vorhergesehene und nicht vorhersehbare Gewalt des Strudels dasjenige Ereigniss, welches den Untergang des Schiffes herbeiführte und welches nach der Feststellung des Richters durch menschliche Kräfte nicht zu überwinden war und insofern hatte eine vis major vorgelegen. Andere Fälle, die höhere Gewalt sein können, die Hahn (II. Aufl.) anführt: Beschädigung durch Zusammenstoss mit anderen Fahrzeugen, mit Gegenständen, welche sich in der Fahrstrasse (Fluss) befinden, durch die in dem nämlichen Schiffe befindlichen Güter, die in Folge Explodirens, Auslaufens, Verdunstens, Faulens derselben entstand.

2) Natürliche Beschaffenheit des Gutes. Dass das Gesetz den durch die natürliche Beschaffenheit der Güter verursachten Verlust jenem durch höhere Gewalt gleichgestellt hat, ist selbstverständlich; denn das sind ja Beschädigungen, welche das betreffende Gut auch ohne Transport oder in Folge desselben oder einer bestimmten Transportart (Erschütterung, Reibung, Feuchtigkeit) erlitten haben würde. Derartige Gefahren lassen sich eben auch nicht abwenden oder doch nur durch Mittel, deren Kostspieligkeit in keinem richtigen Verhältnisse zu dem zu erreichenden Erfolge steht. Hierher gehören nun innerer Verderb, also durch Gährung, Rost, Versticken, Selbstentzünden, das Schwinden, Eintrocknen, Verdunsten, d. h. Verringerung des Gewichtes oder Masses, die Leckage, d. h. das Dringen der Flüssigkeit durch Fugen des Gebindes ohne äusserliche Beschädigung. Des Weiteren gehören hierher Mängel der Verpackung, die äusserlich nicht erkennbar waren; denn waren sie erkennbar, so durfte sie der Verfrachter nicht ohne Weiteres aufnehmen; entstanden sie während der Reise, so musste für deren Beseitigung auf Kosten des Absenders Sorge getragen werden. Hat er aber wieder aufmerksam darauf gemacht und der Befrachter besteht auf der Versendung, etwa durch die Klausel „auf meine Gefahr", so entfällt die Haftung des Frachtführers. Wann ist aber die Verpackung mangelhaft? „Wenn sie den Inhalt gegen die Gefahren nicht schützt, welche bei einem Transport gewöhnlich und daher in voraussehbarer Weise, durch die Art der Aufbewahrung, durch Umladen, Witterungseinflüsse, durch erfahrungsmässig nicht immer behutsame Handhabung beim Auf- und Abladen entstehen." Der Frachtführer muss aber

auch diejenigen Massregeln bethätigen, welche zur Erhaltung des Frachtgutes nothwendig sind, z. B. Bearbeiten des verladenen Getreides, andernfalls kann das Verderben nicht Folge der natürlichen Beschaffenheit, sondern Folge der unterlassenen Fürsorge sein.

Die Beweislast, dass ein vorstehend unter No. 1 und 2 vorhandener Thatbestand gegeben ist, trifft stets den Frachtführer. Ist also der Verlustgrund überhaupt nicht bekannt, so haftet der Frachtführer. Andererseits kann aber der Frachtführer jede Haftung abweisen, wenn er die Schuld des Absenders an dem Unfalle erweisen kann. Noch ist einen Moment bei der Frage zu verweilen, wann ist denn der Verlust bezw. die Beschädigung im Sinne dieses Artikels anzunehmen? Verlust setzt nicht den Untergang der Sache voraus, auch nicht blosse Unkenntniss über ihren Verbleib, er liegt aber andererseits nicht schon in der Nichtablieferung. Sie muss eben für den Berechtigten nicht mehr existiren, d. h. der Frachtführer muss dauernd ausser Stande sein, sie auszuhändigen, worin das auch seinen Grund haben mag. Beispiele aus der Spruchpraxis R.O.H.G. I 156: Ein Gut ist mit einem ähnlich äusserlich bezeichneten verwechselt und nach Amerika spedirt worden. II. 14: Es kam in die Hand eines nicht legitimirten Empfängers und wurde nicht mehr entdeckt. VII. 55: Ein Schiffer transportirte Eisenbahnschwellen auf der Warthe von Köln nach Küstrin. Einen Theil der Schwellen verlud nun der Schiffer auf ein Floss, das von seinem Eigenthümer, der hierauf Entschädigunganspürche hatte, mit Beschlag belegt wurde. Hier nahm das Gericht nicht Verlust an, weil das Gut an dem Orte der Ablieferung war und derjenige, der es im Besitz hatte, jederzeit zur Ablieferung bereit war. XV. 30: In 1870 musste Weizen von einer Eisenbahnverwaltung verkauft werden, weil inzwischen während des Krieges ein Ausfuhrverbot erlassen war u. s. w. Beschädigung ist auch schon gegeben bei qualitativer Werthverringerung, sowie wenn etwa Modewaaren durch langes Lagern an Tauschwerth verloren haben.

Bisher ist der Umfang der Haftung des Frachtführers nur mehr negativ angegeben worden. Er lässt sich aber auch positiv annähernd bestimmen, wie das Keyssner sehr glücklich gethan hat: „Die dem Frachtführer obliegende Sorgfalt erweitert durch das im Frachtvertrage liegende Versprechen, für die Unversehrtheit des Frachtgutes einstehen zu wollen, jedoch nicht im Sinne der Assekuranz, sondern in dem der Uebernahme des Schutzes des Gutes. Der Frachtführer garantirt demnach nicht das, wogegen das Gut nicht geschützt werden konnte, d. h. er wird frei durch die Unmöglichkeit des Schutzes. Wie weit aber der Schutz möglich ist, darf nicht, wie schon oben bei der Besprechung der vis major ausgeführt ward, in einem abstrakten Massstab des für Menschen irgend wie Möglichen, sondern muss nach dem relativen Massstabe eines Menschen bestimmt werden, dass zum Schutze des Gutes alle Vorkehrungen, die durch die äusserste, den gegebenen Umständen angemessene und vernünftiger Weise zu erwartende Sorgfalt geboten sind.“

Der dem Art. 394 fast vollständig gleichlautende Art. 607 hat noch einen zweiten Absatz, dahin lautend, dass „Verlust und Beschädigung, welche aus einem mangelhaften Zustande des Schiffes entstehen, der aller

Sorgfalt ungeachtet, nicht zu entdecken war, dem Verluste oder der Beschädigung durch höhere Gewalt gleich geachtet werden.“ Dieser Satz ist die logische Konsequenz von Art. 560, der im Singelmann’schen Entwurfe nicht aufgenommen ist.

Der Absatz 2 des vorstehenden Art. 395, der gleichlautend mit dem Art. 608 ist, dürfte für die Binnenschifffahrt kaum von allzu grosser Bedeutung sein, da dieselbe in der Hauptsache mehr Massengüter oder doch wenigstens nicht derartige kostbare Einzelgüter zu befördern pflegt; anders auf der See, welche die regelmässige Fahrstrasse für alle Güter bildet.

Art. 408. „Nur wegen Verlust oder Beschädigung, welche bei der Ablieferung äusserlich nicht erkennbar waren, kann der Frachtführer selbst nach der Annahme und nach Bezahlung der Fracht in Anspruch genommen werden, wenn die Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung ohne Verzug nach der Entdeckung nachgesucht worden ist, und bewiesen wird, dass der Verlust oder die Beschädigung während der Zeit seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist.“

Es kann nicht der Empfänger dem Frachtführer erklären, er nehme einstweilen die Waare nur unter Protest an; dagegen kann ein solches Uebereinkommen von Empfänger und Frachtführer natürlich recht wohl statthaben, nur nicht einseitig. Wer freilich die Fracht vorausbezahlt hat, hat damit den Transport nicht billigen können, auf Frankotransporte ist also dieser Paragraph nicht anwendbar. Auch nicht, wenn Stückgüter verloren gegangen sind, da hier kein Empfang statt hatte. Die Frage der verborgenen (nicht sofort entdeckten) Mängel ist eine schwierige. Auch der Verein zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen hat seine Bedenken darüber ausgesprochen, es möchte die unmittelbare Anwendung dieses Artikels auf die Binnenschifffahrt bedenklich erscheinen, weil dadurch der Schiffer hingehalten werden könnte. Ebenso erwog man in der seinerzeitigen Kommission für die Feststellung des Handelsgesetzbuchs diese Frage; man war sich wohl bewusst, dass der Frachtführer ein noch weit grösseres Interesse, von einem Geschäfte schnell und definitiv loszukommen, habe als jeder Verkäufer, damit er nicht bei seinen weiteren Reisen aufgehalten werde. Trotzdem begnügte man sich mit der sofortigen Feststellung des Verlustes oder Schadens nach der Entdeckung, damit eben auch die Pflicht der Untersuchung einer Waare nicht zu einer unbilligen Härte gegen den Empfänger werde. Es sei nicht abzusehen, so meinte man, weshalb ein Empfänger, der die Waaren vielleicht nicht einmal behalten will, dieselben ausdrücklich auspacken und untersuchen soll, bloss weil er sie durch einen Frachtführer zugestellt erhalten habe. Gegen übermässige Belästigung schütze den Frachtführer die kurze Verjährungsfrist von einem Jahre, die allerdings für Betrugsfälle nicht gilt. Der genannte Verein schlägt vor, die Bestimmung des holländischen Gesetzbuchs hier zur Anwendung zu bringen, welche indirekt eine rasche Untersuchung der Waare fordere. Art. 93 sagt dort: „Sind die transportirten Waaren oder Güter bestellt und in Empfang genommen, und ist der Frachtlohn bezahlt, so ist dadurch jeder Rechtsanspruch auf Grund der Beschädigung oder Verminderung gegen den Fuhrmann oder gegen den

Schiffer erloschen, insofern der Fehler äusserlich sichtbar war. War die Beschädigung oder Verminderung nicht äusserlich sichtbar, so kann die gerichtliche Besichtigung stattfinden, nachdem die Güter in Empfang genommen sind, gleichviel ob die Fracht davon bezahlt war oder nicht; vorausgesetzt, dass diese Besichtigung binnen zwei mal 24 Stunden nach der Empfangnahme der Güter erbeten wird und dass sich die Identität derselben herausstellt". Damit ist also der Empfänger eines Vortheils verlustig, wenn er nicht sofort die gerichtliche Untersuchung anstellen lässt. Ein Ausschluss seines Klagerechtes wollte ja sonst damit wohl nicht gegeben werden.

Art. 413. Der Absender und der Frachtführer können übereinkommen, dass der letztere dem ersteren einen Ladeschein ausstellt. Der Ladeschein ist eine Urkunde, durch welche der Frachtführer sich zur Aushändigung des Guts verpflichtet.

Zu diesem Paragraphen sind besondere Bemerkungen nicht zu machen, obwohl es auch bei der Flösserei vorkommt, dass Lade- und Lieferscheine ausgestellt werden.

Die Motive des Gesetzentwurfes fahren fort: Insbesondere gelten die Bestimmungen des Ha. 390—420 bezüglich der Haftung für Verluste, Beschädigungen oder verspätete Ablieferung der Flosshölzer, bezüglich des Verhältnisses mehrerer aufeinander folgender Frachtflösser und der Geltendmachung der Ansprüche aus dem Fıachtvertrage gegen den Empfänger, ferner bezüglich des Pfandrechtes des Frachtflössers an den Flosshölzern wegen der Fracht nebst Auslagen. Im Uebrigen sind in dem nachfolgenden Gesetzentwurf verschiedene Vorschriften (§ 2—7) enthalten, welche das Verhalten des Flossführers betreffen, und eben damit die Ausführung des vom Frachtführer geschlossenen Frachtvertrages berühren und insoweit in das Frachtrecht ebenso hereingehören wie die §§ 7—10 im Binnenschifffahrtsrecht in denselben Kreis zählen.

Hier muss noch eingeschaltet werden, dass die Regelung der Flossverhältnisse nicht bloss im Interesse der Flösserei geschieht und geschehen musste; in La. Seite 239 habe ich darüber Folgendes ausgeführt: „wir sind übrigens dabei der Meinung, dass gerade die wahren Schifffahrtsinteressen nur gewinnen können, wenn die Rechtsverhältnisse der Flösserei entsprechend geordnet sind; handelt es sich doch auch hier um einen Waarentransport, freilich von einer bestimmten und enge umgrenzten Gattung, welcher historisch jeder anderen Schifffahrt vorausging und vermuthlich, wenn auch nicht in absehbarer Zeit, von den grössten verkehrsreichsten Stromgebieten auch zuerst wieder verdrängt werden wird, wie immer die wirthschaftlich und technisch weniger leistungs-

fähigen Transportgefässe wirthschaftlich und technisch leistungsfähigeren weichen müssen." Die allernächste nicht bloss wirthschaftliche, sondern auch technische Berührung beider Materien ist natürlich in dem Zusammenstoss gegeben; warum soll der Zusammenstoss von Schiffen und Flössen anders beurtheilt werden, wie von Schiff und Schiff, um so mehr als beispielsweise die grossen Rheinflösse in der That bei ungeschickter Leitung keine geringe Gefahr für die Grossschifffahrt bilden. Was ist also eigentlich ein Floss? könnte man sagen. Universitätsprofessor Stoerk spricht sich im Handbuch der Staatswissenschaften Band III, Jena 1892, wie folgt aus: „Unter Flösserei ist der Schifffahrtsbetrieb zu verstehen, welcher sich einer Art platter Fahrzeuge bedient, bestehend aus einer Zahl nebeneinander liegender und durch Pflöcke, Querhölzer u. dergl. verbundener Holzstämme, die zugleich das thalwärts zu transportirende wichtigste Frachtgut bilden. Die Flösse von Stammholz und Langholz, Bau- und Zimmerflösse, hätten zumeist Ruder und Steuerruder, Deckhütten etc. und würden häufig unter Aufsicht des Eigenthümers (Flossherrn) von Flössern und Flossknechten geführt". Diese Begriffsbestimmung ist sicherlich etwas zu eng. Unter Floss kann man einfach jeden Holztransport als solchen durch einfache, technische Verbindung der einzelnen Holzstücke auf den Binnengewässern verstehen. Kommt es doch z. B. auf dem Neckar nicht so selten vor, dass derartige Flösse auch Oberlast haben, also Borde, Bretter und andere Halbholzwaaren. Für unser Gesetz ist jedenfalls sowohl die Form, wie die Zahl der verbundenen Hölzer, wie die Art derselben, aber auch, wie sie unter sich verbunden sind, gleichgiltig: die Neckarflösse sind anders wie die Rheinflösse, diese anders wie die Mainflösse etc. Auch der Umstand, ob sie Oberlast haben oder nicht, ist vollkommen gleichgiltig. Eben so gleichgiltig ist, ob die Flösse durch menschliche Arbeit getrieben werden, oder wie in neuerer Zeit auf dem Rheine durch Dampfschiffe. Das Rechtsverhältniss aber, welches sich daraus entwickelt, dass ein Dampfschiff ein Floss schleppt, ist in jeder Beziehung dasselbe wie bei dem Schleppen eines Schiffes und kann dieserhalb auf die einschlägigen Bemerkungen im Binnenschifffahrtsgesetze verwiesen werden, vergleiche § 4 Absatz 3.

Wir **Wilhelm**, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen pp. verordnen im Namen des Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

Erster Abschnitt.

Vom Flossführer.

§ 1.

(Ueber den Begriff „Flossführer".) [1]

Flossführer ist, wer ein Floss[2]) auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern[3]) führt[4]), gleichviel[5]) ob er bei einem Unternehmer, welcher die Beförderung des Flosses übernommen hat (Frachtflösser), oder bei dem Eigenthümer des Flosses im Dienste steht, oder ob er die Beförderung des Flosses selbst als Frachtflösser übernommen hat.

Zu § 1.

[1]) Während das Binnenschifffahrtsgesetz es vermieden hat, eine Begriffsbestimmung des Schiffes oder des Schiffsführers zu geben, ebenso auch das Seerecht, ist hier doch im Gegensatz zu den Bestimmungen in dem ersten Entwurf ausdrücklich begrenzt, wen man als Flossführer anzusehen hat. Das ist hier deshalb nothwendig, weil derselbe Begriff ganz verschiedene Rechtsverhältnisse deckt. Das Gesetz selbst versteht unter Flossführer (auf dem Rhein auch Flossmeister genannt) denjenigen, welchem als dem Vorgesetzten der übrigen Flossbesatzung (der Flossführer steht der Flossmannschaft sozial und seiner Bildung nach jedenfalls näher als der Schiffer dem Matrosen) die verantwortliche Führung des Flosses obliegt. Der Flossführer steht aber seinerseits meistens in einem Dienstverhältniss und zwar wie schon in der Einleitung bemerkt, entweder zum Frachtflösser, wenn einem solchen die Beförderung des Flosses übertragen ist, oder zum Flosseigenthümer, wenn dieser selbst die Beförderung besorgt und demnach auch die Flossbesatzung (also wie bei der Schiffsbesatzung die Flossmannschaft einschliesslich des Flossführers) anstellt. Mit dem Ausdruck „Dienstherr" ist daher im Gesetze je nach Lage des Falles entweder der Frachtflösser oder der Flosseigenthümer bezeichnet. Möglich, wenngleich dem Anschein nach nicht häufig, (jedenfalls nicht so häufig wie bei der Binnenschifffahrt) ist es ferner, dass der Flossführer zugleich die Stellung des Frachtflössers

hat. Er steht dann zwar ebenfalls in einem Vertragsverhältniss zum Flosseigenthümer; dieses gründet sich aber nicht darauf, dass der Flossführer sich zum persönlichen Dienste als Führer des Flosses verdingt, der Vertrag hat vielmehr die Beförderung des Flosses als solchen zum Gegenstand. Der Unterschied zwischen beiden Fällen wird in der Regel darin hervortreten, dass in dem letzteren Falle der Flossführer nicht einen persönlichen Lohn für seine Thätigkeit, sondern eine Gesammtvergütung erhält, für welche er alle gewöhnlich vorkommenden Auslagen, insbesondere die Löhne der von ihm angenommenen und in seinem Dienste stehenden Flossmannschaft, sowie die Flössereiunkosten zu bestreiten hat, wogegen im Falle eines persönlichen Dienstverhältnisses des Flossführers die bezeichneten Kosten vom Flosseigenthümer zu zahlen sind. Für die Verpflichtungen, welche dem Flossführer nachstehend durch das Gesetz auferlegt sind, begründet es im Allgemeinen keinen Unterschied, ob der Flossführer in dem einen oder in dem anderen der bezeichneten Vertragsverhältnisse sich befindet; die fraglichen Pflichten sind mit der Stellung des Flossführers, des für das Floss Verantwortlichen, als solchen verbunden. Nur einzelne Bestimmungen z. B. jene von § 16 haben ihrem Inhalte nach ein Dienstverhältniss zur nothwendigen Voraussetzung.

[2]) Das Wort „Floss" ist im Gesetz so wenig definirt, wie das Wort „Schiff" im Binnenschifffahrtsgesetz; wohl aber ist in den Motiven eine Einengung gegeben, die unzweifelhaft auch im Geiste des Gesetzes liegt: dass nämlich in Bezug auf ein Floss nur ein Floss mit verbundenen Hölzern gedacht ist. In der That spricht man auf dem Rhein, dem Neckar, der Kinzig, der Murg nur bei verbundenen Hölzern von Flössen, überhaupt fällt die Holzbeförderung mit unverbundenen Hölzern, in Bayern Trift genannt, nicht unter das Flössereigesetz; für sie gelten die allgemeinrechtlichen Vorschriften.

[3]) Vergleiche § 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes Ziffer 8. Zu bemerken ist noch, dass die Flösserei mit verbundenen Hölzern und die Schifffahrt verwaltungsrechtlich fast durchaus gleich behandelt werden. Oeffentliche Flüsse z. B. sind nach der bayerischen Gesetzgebung nur jene, welche für die Schifffahrt und Flösserei noch verwendbar sind; die Flösserei mit dem geringsten Tiefgange stellt also das Mindestmaas dessen vor, was für einen schiffbaren Fluss verlangt werden kann.

[4]) In La. war gesagt: „Flössereiunternehmer ist derjenige, welcher gewerbsmässig Holz auf Flössen und Binnengewässern verflösst". Unser Gesetz setzt eine Gewerbsmässigkeit des Betriebes nicht voraus: mit Recht, weil ja hier die Verpflichtungen in Frage kommen, welche der Führer eines Flosses als solcher hat, insbesondere gegenüber dem Verkehre, sonst allerdings auch gegenüber den weiteren, an der Flösserei Betheiligten (§ 2). Diese Pflichten entstehen bei jeder einzelnen Flossfahrt, also kann es keine Rolle spielen, ob Jemand regelmässig um Erwerbes willen fährt, oder ob er nur ein einziges Mal fährt; er kann ja in dem letzteren Falle mehr Unglück anrichten als ein Anderer, der seit langen Jahren gewerbsmässig dieses Geschäft besorgt, gerade deshalb, weil die nöthigen Voraussetzungen

§ 2[1].

(Pflichten des Flossführers)

(a) im Allgemeinen.)

Abs. 1. Der Flossführer ist verpflichtet, bei seinen Obliegenheiten[2], namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Flossführers anzuwenden.

dafür fehlen. Gleichgiltig ist also auch, welcher Zweck überhaupt bei dem Fahren im Auge gehalten wird; auch hier die gleiche Behandlung, wie bei der Schifffahrt. Es könnte ja auch einmal Jemand einfallen, zum Sport, zum Vergnügen eine Fahrt mit einer Reihe verbundener Hölzer von A nach B zu machen, so ist seine Verantwortlichkeit keine geringere, als wenn er Frachtführer oder Bediensteter irgend eines grösseren Holzgeschäftes wäre.

[5]) An sich ist es eigentlich ohne Belang, dass die verschiedenen Möglichkeiten der faktischen Verhältnisse eines Flossführers angegeben sind, jedenfalls sind diese Möglichkeiten nur beispielsweise zu nehmen. Es genügt, dass Jemand ein Floss auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern führt; die verschiedenen Möglichkeiten, die hier gegeben sind, ändern an der Sache nichts. Aber auch andere Verhältnisse, die man noch denken könnte, würden an der Eigenschaft eines Flossführers im Sinne dieses Gesetzes nichts ändern. Ueber die einzelnen Arten des Flossführers vergleiche einmal die Einleitung und die Bemerkungen oben zu Ziffer 1 selbst des Näheren. In diesen Möglichkeiten liegt auch dasselbe, was man sonst unter „auf eigene oder fremde Rechnung“ noch kürzer sagen könnte. Wie die Verhältnisse auf dem Rheine liegen, darüber habe ich in La. folgendes s. Zt. ausgeführt: „Einzelne grössere Holzhandels-Unternehmungen betreiben die Verflössung ihres Holzes selbst, flössen daher Jahr aus Jahr ein ausschliesslich ihr eigenes Holz. Diese Form ist aber nichts der Flösserei Eigenthümliches. Sie kommt eben so auch in der Schifffahrt vor, besonders im Kohlenverkehr auf dem Rheine, insofern verschiedene Rhedereien ihre eigenen Kohlen oder doch Kohlen von Zechen, bei denen sie kapitalistisch betheiligt sind, verfrachten. So wenig also bei der Binnenschifffahrt eine besondere Bestimmung wegen dieses Umstandes nöthig war, so wenig möchte sie hier geboten sein, besonders da ja der weitaus grösste Theil des Holzes, der verflösst wird, in bedungener Fracht durch Frachtflösser abgeflösst wird, die dann natürlich in ähnlicher Weise, wie die Binnenschiffer, Waaren verschiedener Eigenthümer, meist Holz von mehreren Eigenthümern, zusammen auf einem Flosse verfrachten.“

Zu § 2.

[1]) Dieser Paragraph entspricht beinahe wörtlich dem § 7 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Es fehlt aber der Absatz 3 dortselbst. Vergl. die dort gemachten Bemerkungen, die sinngemäss hier Anwendung finden. Ist

Abs. 2. Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Dienstherrn[3]), sondern auch dem Absender[4]) und dem Empfänger[5]) des Flosses, sowie den Personen der Flossmannschaft[6]), es sei denn, dass er auf Anweisung des Dienstherrn gehandelt hat.

[7])Abs. 3. Auch in dem letzteren Falle bleibt der Flossführer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Dienstherrn die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu ertheilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt[8]).

die Beförderung des Flosses einem Frachtflösser übertragen, in dessen Diensten der Frachtführer steht, so beschränkt sich die Haftbarkeit des letzteren nicht auf das Verhältniss zum Dienstherrn, sondern sie besteht auch gegenüber dem Absender und dem Empfänger des Flosses, sowie gegenüber den Personen der Flossmannschaft. Ist der Floss-Eigenthümer aber selbst der Dienstherr, so haben ausser ihm auch der Empfänger und die Personen der Flossmannschaft das Recht, den Flossführer wegen eines ihnen durch sein Verschulden zugefügten Schadens unmittelbar in Anspruch zu nehmen. Vgl. auch Ziffer 2 dieses Paragraphen.

[2]) Das Binnenschifffahrtsgesetz sagt „Dienstverrichtungen"; demgegenüber ist „Obliegenheiten" allgemeiner, umfassender.

[3]) Vergleiche § 1 Ziffer 1.

[4]) Als „Absender" ist nach den Motiven des Gesetzes, wie sie besonders hervorgehoben, in Uebereinstimmung mit dem Sprachgebrauch des Handelsgesetzbuches immer nur Derjenige verstanden, welcher die Beförderung seines Flosses einem Frachtflösser übertragen hat, also nicht auch der Eigenthümer des Flosses gegenüber seinem als Flossführer aufgestellten, verantwortlichen Führer des Flosses.

[5]) „Empfänger" ist nach Konstatirung in der Reichstags-Kommission durch den Regierungs-Vertreter derjenige, an welchen das Floss gestellt ist, auf den der Frachtbrief oder Lieferschein (man begnügt sich bei der Flösserei häufig mit der letzteren Art von Begleitpapier) lautet.

[6]) Also nicht Flossbesatzung, nur Flossmannschaft, daher die eigentlichen Flossknechte. Näheres unter § 17.

[7]) Die Berufung auf eine vom Dienstherrn ertheilte Anweisung entlastet den Flossführer nur unter denselben Voraussetzungen, unter welchen der Schiffer sich auf eine Anweisung des Schiffseigners berufen kann.

[8]) Eine besondere Bestimmung, dass der Dienstherr sich durch eine solche Anweisung auch seinerseits verantwortlich macht (§ 7 Absatz 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes), ist hier nicht aufgenommen worden, da die Verhältnisse, für welche die bezeichnete Voraussetzung sich nicht schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergeben würde, bei der Flösserei nicht in Betracht kommen. Vergleiche übrigens die Anmerkungen zu § 7 Ziff. 9 und 10 des Binnenschifffahrts-Gesetzes.

§ 3[1]).

(b) vor Antritt der Reise.)

Abs. 1. Der Flossführer hat vor Antritt der Reise dafür zu sorgen[2]), dass das Floss fest und dauerhaft verbunden[3]), gehörig ausgerüstet[4]), insbesondere mit den nöthigen Reserveausrüstungsgegenständen versehen und hinreichend bemannt ist[5])[6]).

[7])Abs. 2. Dauert die Reise voraussichtlich[8]) so lange, dass ein Uebernachten der Flossmannschaft auf dem Flosse nöthig ist, so muss das letztere mit einem Schlafraume[9]) versehen sein.

Zu § 3.

1) Dieser Paragraph entspricht im Allgemeinen dem § 8 Absatz 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Vergleiche denselben und die dazu gehörigen Bemerkungen.

2) Hier ist wieder die Fassung des Ha. gewählt, während im Binnenschifffahrtsgesetze gesagt ist: „darauf zu sehen". Vergleiche § 8 Ziffer 4 dortselbst mehr darüber.

3) Diese Forderung einer festen und dauerhaften Verbundenheit der einzelnen Theile des Flosses ist analog jener des fahrtüchtigen Zustandes des Schiffes. Vergleiche darüber Näheres in den Bestimmungen über die Flösserei auf dem Rheine, abgedruckt in der Sammlung der Gesetze und sonstigen Vorschriften bezüglich der Rheinschifffahrt in den Rheinuferstaaten, herausgegeben und verlegt vom Rheinschifffahrts-Registerverband, Frankfurt a./M. 1889. Ebenso über die Flösserei auf dem Neckar. So ist z. B. in Baden bestimmt durch Verordnung vom 19. Dezember 1885 § 8: „Bevor ein Steuermann ein Schiff oder Floss zur Steuerung übernimmt, (Steuermann ist hier der Flossführer) hat er sich zu vergewissern, dass die Bemannung ausreichend und die Ausrüstung in guter Ordnung, dass nach Vorschrift für die Wahrschau des Flosses gesorgt ist." Die einzelnen Rheinuferstaaten haben je ihre eigenen Verordnungen erlassen, aber sie stimmen im Wesentlichen mit einander überein, wenigstens in Bezug auf den vorstehend erwähnten Paragraphen beinahe wörtlich. Natürlich sind dort auch die öffentlich rechtlichen Pflichten der Flösserei wiedergegeben. Aehnliche Bestimmungen dürften für die verschiedenen deutschen Stromgebiete bestehen. Jedenfalls sind in diesen Verordnungen die näheren Klarstellungen gegeben, was man unter den Anforderungen dieses Paragraphen auf jedem einzelnen Flusse zu verstehen hat.

4) Zur Sorge für die gehörige Ausrüstung des Flosses gehört namentlich die Prüfung, ob die Taue und Ketten, sowie die sonstigen zur Befestigung des Flosses erforderlichen Vorrichtungen in gutem und brauchbarem Zustande vorhanden sind.

5) Nach der Polizeiordnung für die Schifffahrt und Flösserei auf dem Rheine muss mindestens jedes Floss mit wenigstens einem Mann auf je

25 Kubikmeter hartes Holz und ebenso mit mindestens einem Mann auf je 50 Kubikmeter weiches Holz bemannt sein. Für die mit Dampfschiffen geschleppten Flösse sind Erleichterungen gegeben worden. Im Uebrigen sind bezüglich der Bemannung die verschiedenen, öffentlich rechtlichen Verordnungen auf den einzelnen Stromgebieten in den einzelnen Landesgesetzen zu vergleichen.

[6]) In der Reichstagskommission wollte man eine noch viel eingehendere, detaillirte Fassung: „Der Flossführer ist verpflichtet, sich vor Antritt der Reise davon zu überzeugen, dass die zum Floss verbundenen Hölzer schwimmfähig sind, er hat dafür zu sorgen, dass das Floss fest und dauerhaft verbunden, mit den nöthigen Ausrüstungs- und Reservegegenständen, insbesondere mit einer Laufplanke und einem Rettungskahne, versehen und hinreichend bemannt ist". Man glaubte, mit diesem erweiterten Texte eine erhöhte Sicherheit des Lebens und der Gesundheit der Flossbesatzung herbeizuführen. Die Schwimmfähigkeit der Hölzer nehme im Wasser oft allmählich ab, die Reservegegenstände seien in der Regel sehr knapp bemessen wegen der Kosten des Rücktransportes; die Einrichtung der Laufplanke bilde kein Novum; denn sie sei bereits in den Unfallverhütungsvorschriften einer Binnenschifffahrts-Berufsgenossenschaft vorgesehen. Der Rettungskahn könne aus dem Grund der beständig bedrohten Sicherheit des Lebens der Flossbesatzung überhaupt nicht entbehrt werden. Trotzdem entschloss man sich für diese Erweiterung nicht, wenn man auch sachlich dem Antrage vielfach beistimmte. Die Vorschriften des Gesetzes genügten. Sowie man weiter in das Detail gehe, wie dieser Antrag wolle, so entstünden nur neue offene Fragen: Welche Ausrüstungsgegenstände sind denn erforderlich? Welche Bemannung ist geboten etc.? Solche Bestimmungen können aber nicht für alle Gewässer (auch nicht einmal für alle Flösse, vergleiche oben die Bestimmungen über durch Dampfschiffe geschleppte Flösse auf dem Rheine) einheitlich getroffen werden. Man müsste auch ferner bestimmen, welche Nachtheile den Flossführer treffen, wenn er diesen Verpflichtungen nicht genügt. Im Uebrigen bestünden derartige Bestimmungen bereits in der Gewerbeordnung, in den Unfallverhütungs-Vorschriften der Berufsgenossenschaften, endlich in den für die einzelnen Ströme erlassenen Polizeiverordnungen, wie schon oben erwähnt. So unterliegen die Flössereibetriebe den Bestimmungen des § 120a der Gewerbeordnung, wonach die Unternehmer verpflichtet sind, die Betriebsvorrichtungen und Geräthschaften so einzurichten und zu unterhalten und den Betrieb so zu regeln, dass die Arbeiter gegen Gefahren für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet. Mag auch die thatsächliche Durchführung dieser Gesetzesbestimmung noch nicht überall ausreichend gesichert sein, so giebt doch die Gewerbeordnung selbst in ihren weiteren Bestimmungen (§ 120d, 120e, 139b) die Wege an, wie die erforderlichen Massnahmen eingeleitet und wie sie gegebenen Falles zwangsweise durchgeführt werden sollen. Ferner haben die Elbschifffahrts- und die ostdeutsche Binnenschifffahrtsberufsgenossenschaft — es fehlt nur noch jene für die westlichen Stromgebiete, also auch für den Rhein, über die aber augenblick-

lich auch in gleiche Erwägungen eingetreten ist — in Bezug auf die Einrichtung der Flösse Vorschriften erlassen, zu deren Befolgung die Unternehmer durch die Aufsichtsorgane und Beamten der Berufsgenossenschaften, sowie durch Androhung empfindlicher Nachtheile angehalten werden. (§ 78 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884, § 1 des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885). Dort finden sich nicht bloss Vorschriften, dass Laufbretter, Anker, Kähne etc. vorhanden sein sollen, sondern es ist auch bestimmt, wie breit die Laufbretter sein müssen, welche Tragfähigkeit die Kähne haben sollen etc. Endlich bemerkte der Regierungsvertreter in der Reichstags-Kommission noch, dass durch Polizeiordnungen für den Rhein und die Elbe sehr eingehend auf Grund von Vereinbarungen der Uferstaaten, ferner auch für die Oder, die Weichsel etc. bestimmt sei, wie die Ausrüstung und Bemannung der Flösse beschaffen sein soll. Die Strompolizeibeamten überwachen die Einhaltung dieser Vorschriften und erzwingen sie gegebenen Falles durch Strafen. Nach dem Allem böte das bestehende Recht mehr, wie der fragliche Antrag; wo noch Mängel sind, seien im Vorstehenden die Wege schon angedeutet, wie man das herbeiführen könnte. Aus der Kommission selbst wurde darauf hingewiesen, dass allgemeine Bestimmungen, betreffend Laufplanken und Rettungskähne für schnellfliessende, in ihrem Wasserstande plötzlich wechselnde Gebirgsströme nicht möglich seien. Was überhaupt für die breiten, grossen, offenen Ströme angebracht und durchführbar sei, treffe für schmale Verbindungswege und für künstliche Wasserstrassen, sowie für die engen und gekrümmten Gebirgsflüsse keineswegs zu. Bei den schmalen Gebirgsströmen sei wegen der Nähe des Ufers und der meist geringeren Tiefe des Wassers Gefahr für das Leben der Flossbesatzung so gut wie ausgeschlossen. Das gelte speziell für Bayern, wo es übrigens gar keine Schiffsbauer gäbe. Es wurde hinsichtlich der künstlichen Wasserstrassen und Uferverhältnisse auf die für die Flösserei äusserst wichtige Wasserverbindung zwischen Weichsel und Oder verwiesen. Wie sollten ferner auf reissenden Gebirgsströmen solche Rettungskähne zurückbefördert werden? Bei der Verschiedenartigkeit der den Hölzern eigenthümlichen Schwere sei es auch so gut wie unmöglich, allgemeine Vorschriften über die Schwimmfähigkeit des Holzes zu machen.

[7]) Dieser Absatz kam erst in der Reichstags-Kommission hinein, wurde aber auch hier noch eingeengt auf längere Reisen. Namentlich handelt es sich auch hier mehr um öffentliches, wie privates Recht.

[8]) Massgebend war dabei die Erwägung, dass ein als eintägig vorgesehener Transport durch widrige Winde, Nebel etc. wider die Absicht und das Erwarten des Flossführers sich auch die Nacht hindurch ausdehnen könnte; dann könne also (weil nicht vorauszusehen) ein Verschulden in dem Mangel eines Schlafraumes nicht gefunden werden.

[9]) In dem ursprünglichen Antrage in der Reichstags-Kommission hiess es: ein „geeigneter“ Schlafraum. Dieses Eigenschaftswort hielt man für überflüssig, wenn nicht bedenklich. Die Art der Einrichtung des Schlafraumes habe sich doch nach den örtlichen Verhältnissen zu richten.

§ 4[1]).

(c) Speziell in Bezug auf Uebereinstimmung der Frachtpapiere mit dem Flosse.)

Abs. 1. Der Flossführer hat[2]) vor Antritt der Reise[3]) sich zu überzeugen[4]), dass die Angaben über Stückzahl und Länge der Hölzer[5]) in den auf die Beförderung bezüglichen Urkunden (Frachtbrief, Lieferschein)[1]) richtig sind und die Aenderung unrichtiger Angaben herbeizuführen[6]). Unterlässt er dies, so wird bis zum Beweise des Gegentheils[7]) angenommen[8]), dass der Flossführer die Hölzer*) in der Zahl[9]) und Länge[10]), wie sie in den Urkunden[11]) verzeichnet sind, empfangen hat.

[12])Abs. 2. Für Borkeverlust ist der Flossführer, sowie der Frachtflösser[13]) nur im Falle einer böslichen Handlungsweise verantwortlich.

Zu § 4.

[1]) Hier haben wir jene besonderen Verpflichtungen vor uns, wie sie dem Flössereigewerbe eigenthümlich sind. Immerhin finden sich auch dafür Analogieen in den §§ 62 und 73 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Im Allgemeinen folgt übrigens die Verantwortlichkeit des Flossführers für richtige Ablieferung der ihm übergebenen Hölzer aus den obigen Bestimmungen des § 2. — Die Vorschriften dieses Paragraphen haben nur den Zweck, für die Verantwortlichkeit auch eine sichere Grundlage zu schaffen. Es ist nun gebräuchlich, dass der Flossführer, wenn die Beförderung des Flosses einem Frachtflösser übertragen ist, entweder einen vom Absender ausgestellten Frachtbrief oder statt eines solchen, manchmal auch neben ihm, einen vom Frachtflösser ausgefertigten Lieferschein erhält. Im letzteren Falle hat bei der Ablieferung des Flosses der Flossführer dem Empfänger den Lieferschein zu übergeben oder sich vom Empfänger auf dem Scheine die Ablieferung bestätigen zu lassen. Das Letztere ist die Regel am Rhein und Neckar. Besorgt der Flosseigenthümer selbst die Beförderung des Flosses, so pflegt er dem Flossführer gleichfalls einen Lieferschein mitzugeben. Auf den östlichen Strömen hat der Lieferschein zum Theile auch die Bedeutung eines Konnossements oder Ladescheines (Ha. Art. 413—419), indem die Urkunde vom Frachtflösser dem Absender ausgehändigt und von diesem indossirt und dem Empfänger übersandt wird; der Flossführer bekommt in diesem letzteren Falle natürlich nur eine Abschrift der Urkunde. Frachtbrief und Ladeschein enthalten in der Regel nähere Angaben über Stückzahl und Mass der zur Beförderung bestimmten Hölzer. Ob und inwieweit aus der vorbehaltslosen Uebernahme der Urkunde seitens des Flossführers die Folgerung zu ziehen ist, dass diesem die Hölzer in der Zahl und mit den Massen, welche dem Inhalte der Urkunde entsprechen, auch wirklich

übergeben sind, war bis jetzt der freien Beweiswürdigung des Gerichtes überlassen. Das ist künftig anders, wie § 4 Abs. 1 erkennen lässt.

²) Es ist also eine Pflicht des Flossführers, die Grundlagen dafür zu schaffen, was abgeliefert werden muss. Der Gesetzgeber hat eben einen besonderen Schutz des Flosseigenthümers gegen Benachtheiligungen durch die Flossbesatzung (also Flossmannschaft und Flossführer) für nöthig erachtet. Dieser Absatz legt auch die Pflicht auf, dass der Flossführer sich vor Antritt der Reise von der Richtigkeit der in den Begleitpapieren hinsichtlich der Stückzahl und des Längenmasses der Hölzer enthaltenen Angaben überzeuge und die Berichtigung unzutreffender Angaben veranlasse.

³) Vgl. § 8 Ziff. 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

⁴) Sich zu überzeugen: es handelt sich also hier nicht wie in § 8 des Binnenschifffahrtsgesetzes um ein „Daraufsehen“ oder wie in § 3 dieses Gesetzes um ein „Dafürsorgen“, sondern um ein „Ueberzeugen“; es muss also der Verpflichtete eine derartige Thätigkeit vornehmen, die ihn subjektiv bestimmt, das auch für wahr zu halten, dessen Wahrheit zu ergründen das Gesetz ihn verpflichtet; ein jedes Weniger ist also auch ein Weniger Desjenigen, was ihm als Pflicht vom Gesetz auferlegt ist und unterwirft ihn denjenigen Nachtheilen, die das Gesetz auf diese Unterlassung legt; er darf nicht nur sich auf das beschränken, was man im Allgemeinen zu thun pflegt, um etwas zu erfahren, nein, er muss dasjenige thun, was die Wirkung der Ueberzeugung wirklich hervorzurufen vermag; sein etwaiger Gegenbeweis könnte also nur darin bestehen, dass die von ihm vorgenommenen Handlungen nach allgemeiner Anschauung geeignet waren, eine Ueberzeugung herbeizuführen.

⁵) In welcher Weise die vom Flossführer zu geschehenden Schritte zur Herbeiführung der Berichtigung geschehen, ist durchaus gleichgiltig; darüber hat das Gesetz nichts bestimmt; darum hat der Flossführer vollkommen freie Hand. Ein bestimmtes Vorgehen ist im Reichsgesetz nirgends zur Pflicht gemacht.

⁶) In Betreff etwaiger Angaben der Urkunde über Stärke, Breite, Art oder Beschaffenheit der Hölzer kann dem Flossführer eine nähere Prüfung und Feststellung nicht ohne Weiteres zugemuthet werden, so wenig wie dem Schiffer mehr als dasjenige bezüglich der verfrachteten Güter zugemuthet wird, was seinen sozialen Verhältnissen entspricht. — In dieser Beziehung ist übrigens die Gefahr einer Schädigung des Flosseigenthümers durch das Verhalten der Flossmannschaft keine erhebliche, weil derartige Einflüsse auf den Flössen schon an sich schwieriger sein würden.

⁷) Noch weiter zu gehen und eine unbedingte Haftung unter Ausschluss des Gegenbeweises eintreten zu lassen, erscheint nicht angängig; auch ein Bedürfniss ist hierfür in den Berathungen des Gesetzes nicht nachgewiesen worden.

*) Natürlich ist auch hier nur von Stückzahl die Rede.

⁸) Es ist im Gesetze nicht gesagt, wem gegenüber. Dieser Schluss bezieht sich daher auch auf die Haftung des Frachtführers selbst, in dessen

§ 5[1]).

(d) bei Verhinderung der Reise.

Abs. 1. Wenn der Flossführer durch Krankheit oder andere Ursachen verhindert ist, das Floss zu führen, so darf er den Antritt oder die Fortsetzung der Reise nicht ungebührlich verzögern; er muss vielmehr, wenn Zeit und Umstände es gestatten, die Anordnung des Dienstherrn einholen[2]) und für die Zwischen-

Diensten der Flossführer steht. Auch der Frachtflösser hat daher bis zum Beweise des Gegentheils die Angaben des Frachtbriefes oder Lieferscheines über Stückzahl und Länge der Hölzer gegen sich gelten zu lassen; wird gar der Lieferschein, wie oben gesagt, als Ladeschein verwendet, so genügt nicht einmal der Nachweis der Unrichtigkeit der Angabe, um den Frachtflösser schlechthin von der Haftung zu befreien; in einem solchen Falle ist vielmehr der Frachtflösser dem legitimirten Besitzer des Scheines — das ist eben die eigenartige Wirkung eines solchen Ordrepapieres — für jeden Schaden, welcher diesem durch die vom Frachtflösser verschuldete Unrichtigkeit der Angaben entstanden ist, verantwortlich. In dieser Beziehung kann es bei den Grundsätzen des bestehenden Rechtes bewenden; die weitergehenden Bestimmungen, welche sonst das Binnenschifffahrtsgesetz bezüglich der Haftung aus dem Ladeschein enthält (§§ 71—74), lassen sich — so ist ausdrücklich in den Motiven des Gesetzes hervorgehoben — auf die Ladescheine bei der Flösserei nicht ohne Weiteres übertragen.

[9]) Natürlich ist auch hier nur von Stückzahl die Rede.

[10]) Urkunden sind die Begleitpapiere des Flossführers (Frachtbrief und Lieferschein). Sind also etwa noch andere hier nicht erwähnte Urkunden Begleitungspapiere, so sind entscheidend nur die im Gesetze selbst genannten Urkunden: Frachtbriefe oder Lieferscheine. Was zu geschehen hat, wenn diese beiden Begleitpapiere nebeneinander vorkommen und unter sich verschiedene Angaben enthalten, entscheidet nicht das Gesetz, sondern entscheiden die Verhältnisse des konkreten Falles.

[11]) Dieser Absatz enthält eine Einschränkung gegenüber dem ersten Absatz: Die Erhaltung der Rinde, mit welcher die zu einem Floss verbundenen Stämme bekleidet sind, kann mit Rücksicht auf die Art der Beförderung überhaupt nicht mit einiger Sicherheit in Aussicht genommen werden, und es entspricht hiernach der Sachlage, die Haftung des Flossführers wie des Frachtflössers für den Verlust an Borke von vornherein auszuschliessen, sofern nicht bewiesen wird, dass der Verlust in böswilliger Weise herbeigeführt ist.

[12]) Auch in dem Absatz 1 beziehen sich die Wirkungen ebensowohl auf den Frachtflösser wie auf den Flossführer, vergl. Ziffer 8. Dort ist es selbstverständlich, hier ist das keineswegs schlechtweg selbstverständlich: darum die besondere Hervorhebung des Frachtflössers selbst. Der Frachtvertrag ist ja aber auch nicht vom Flossführer geschlossen, sondern vom Frachtflösser, bezw. vom Flossunternehmer.

zeit die geeigneten Vorkehrungen treffen, im entgegengesetzten Falle aber einen anderen Flossführer einsetzen.

Abs. 2. Für diesen Stellvertreter ist er nur insofern verantwortlich, als ihm bei der Wahl desselben ein Verschulden zur Last fällt.

[2]) § 6.

(Fortgesetzte Benachrichtigung des Flossherrn.)

Abs. 1. Der Flossführer ist verpflichtet[3]), von Beschädigungen des Flosses, von Verlusten an Ausrüstungsgegenständen[4]) sowie von der Einsetzung eines anderen Flossführers (§ 5) den Dienstherrn in Kenntniss zu setzen[2]).

Abs. 2. Er hat in allen erheblichen Fällen, namentlich wenn er die Reise einzustellen oder zu verändern sich genöthigt findet, die Ertheilung von Verhaltungsmassregeln bei dem Dienstherrn nachzusuchen, sofern es die Umstände gestatten.

[5]) § 7.

(Flossführer und Frachtflösser in einer Person.)

Wenn der Flossführer nicht im Dienste eines Frachtflössers oder des Flosseigenthümers steht, sondern selbst als Frachtflösser die Beförderung des Flosses übernommen hat, so sind die in den §§ 5 und 6 vorgeschriebenen Mitteilungen an den Absender zu richten.

Zu § 5, 6, 7.

[1]) Vgl. § 9 des Binnenschifffahrtsgesetzes nebst Anmerkungen, dem dieser Paragraph wörtlich entspricht. Ueber „Dienstherr“ vgl. § 1 Ziff. 1.

[2]) Vgl. § 10 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes und die Anmerkg. Ueber Dienstherr gilt das Gleiche wie bei Ziff. 1.

[3]) In dem Regierungsentwurf hiess es nur wie im Binnenschifffahrtsgesetz: von den Begebnissen der Reise, insbesondere von Beschädigungen des Flosses, sowie von Verlusten an Ausrüstungsgegenständen. Die jetzige Fassung wurde, wie bei der Binnenschifffahrt, in der Reichstags-Kommission beschlossen.

[4]) Ist eine Folgerung aus den Verpflichtungen des § 3 oben. Vergl. Ziffer 6 dazu oben.

[5]) Ist der Flossführer der Frachtflösser selbst, so hat er sich natürlich an den Absender zu wenden, weil hier dem Dienstherrn der Absender gleichsteht. Ueber Absender vgl. § 2 Abs. 2.

Verklarung.

§ 8[1].

(a) Voraussetzungen der Verklarung.)

Wird das Floss[2]) von einem Unfall betroffen, so ist der Flossführer berechtigt und auf Verlangen seines Dienstherrn[3]), des Absenders oder des Empfängers des Flosses verpflichtet, vor dem Amtsgerichte des Ortes, an welchem die Reise endet, und, wenn das Floss vorher an einem anderen Orte längere Zeit liegen bleiben muss, vor dem Amtsgerichte dieses Ortes eine Beweisaufnahme über den thatsächlichen Hergang, sowie über den Umfang des eingetretenen Schadens und über die zur Abwendung oder Verringerung desselben angewendeten Mittel zu beantragen. Er hat sich selbst zum Zeugnisse zu erbieten und die zur Feststellung des Sachverhältnisses sonst dienlichen Beweismittel zu bezeichnen.

§ 9[4]).

(b) Feststellung der Verklarung.)

Zur Aufnahme des Beweises bestimmt das Gericht einen thunlichst nahen Termin, zu welchem der Flossführer und die sonst bezeichneten Zeugen zu laden sind. Dem Dienstherrn[3]) des Flossführers sowie dem Absender und dem Empfänger des Flosses ist von dem Termine Mitteilung zu machen, soweit es ohne unverhältnissmässige Verzögerung des Verfahrens geschehen kann. Die Mittheilung kann durch öffentliche Bekanntmachung erfolgen.

[5]) **§ 10.**

(c) Grundsätze für die Vornahme der Verklarung.)

Abs. 1. Die Aufnahme des Beweises erfolgt nach den Vorschriften der Civilprozessordnung.

Abs. 2. Soweit hiernach nicht die Beeidigung des Flossführers ausgeschlossen ist, beschliesst über dieselbe das Gericht nach freiem Ermessen.

Zu § 8, 9, 10, 11.

[1]) Vgl. den dem Wortlaute nach gleichen § 11 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

[2]) Es ist hier überall von Floss die Rede, nicht auch von der Ladung, und doch kommt besonders bei Neckarflössen, aber auch sicherlich auf

Abs. 3. Der Dienstherr[3]) des Flossführers, der Absender und der Empfänger des Flosses, sowie die etwa sonst durch den Unfall Betroffenen sind berechtigt, in Person oder durch Vertreter der Verhandlung beizuwohnen. Sie können eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auf weitere Beweismittel beantragen.

Abs. 4. Das Gericht ist befugt, eine Ausdehnung der Beweisaufnahme auch von Amtswegen anzuordnen, soweit dies zur Aufklärung des Sachverhalts erforderlich erscheint.

[6])§ 11.

(d) Gebühren anlässlich der Verklarung.)

Abs. 1. In Bezug auf die Erhebung von Gebühren und Auslagen finden die für das Verfahren zur Sicherung des Beweises geltenden Bestimmungen des Gerichtskostengesetzes mit der Massgabe Anwendung, dass als Gebühr nur die Hälfte der dort vorgesehenen Sätze und höchstens ein Betrag von dreissig Mark erhoben wird.

Abs. 2. Ist das Verfahren auf Verlangen des Absenders oder des Empfängers beantragt, so hat derselbe die entstandenen Kosten zu erstatten, soweit er nicht Anspruch auf Ersatz des durch den Unfall ihm entstandenen Schadens hat. Die Verpflichtung des Dienstherrn[3]), dem Flossführer die verauslagten Kosten zu erstatten, wird hierdurch nicht berührt.

anderen kleineren Flüssen, der Fall einer Oberlast auf Flössen vor, vgl. darüber § 1. Wie soll es hier gehalten werden? ist hier die Frage. Es ist gar kein Grund anzunehmen, dass es anders gehalten werden sollte, und es kann die Nichtberücksichtigung einer besonderen Ladung nur dadurch erklärt werden, dass allerdings dieser Fall zu den im Ganzen seltenen gehört. Der Begriff des Flosses, eines Transportes von Holz als solchem, scheint die Oberlast auszuschliessen; nichts destoweniger muss mit dieser Thatsache gerechnet werden. Zweifellos wird in diesem Falle diese Oberlast, die ja beinahe immer auch nur in Holz selbst besteht, als ein Theil des Flosses betrachtet. Eine andere Annahme würde ja die Verwendung von Flössen zu derartigen Oberlasten unmöglich machen, eine Unterstellung, zu der das Gesetz irgend welchen Anlass nicht bietet und was doch eigentlich ausdrücklich im Gesetze hätte ausgeschlossen werden müssen, wenn das gewollt worden wäre oder gewollt würde. Wir sind daher der Meinung, dass auch die Eigenthümer und Betheiligten an einer solchen Oberlast eines Flosses dieselben Rechte haben, wie die Interessenten an dem Flosse selbst, um so mehr als wohl zumeist die betreffenden Interessenten in einer Person zusammenfallen mögen.

(Pflichten bei Ankunft des Flosses.)

§ 12[1].

Abs. 1. Sobald das Floss am Ablieferungsorte angekommen ist, hat der Flossführer dies dem Empfänger anzuzeigen[2].

Abs. 2. Wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist, so muss die Anzeige durch öffentliche Bekanntmachung in ortsüblicher Weise erfolgen[3].

§ 13.

[4]Abs. 1. Der Flossführer hat das Floss an dem ihm von dem Empfänger angewiesenen Platze festzulegen.

Abs. 2. Wenn die Anweisung nicht rechtzeitig erfolgt oder wenn die Wassertiefe, die örtlichen Verordnungen oder Einrichtungen oder die Sperrung des Platzes durch andere Flösse oder durch Schiffe[5] die Befolgung der ertheilten Anweisung nicht

[3]) Das Binnenschifffahrtsgesetz spricht hier vom Schiffseigner und den Ladungsbetheiligten; hier musste überall eine den Flössereiverhältnissen entsprechende Fassung gewählt und der einzelne Interessent als solcher bezeichnet werden.

[4]) Beinahe wörtlich § 12 des Binnenschifffahrtsgesetzes. Vergleiche denselben nebst den Anmerkungen.

[5]) Vgl. § 13 des Binnenschifffahrtsgesetzes nebst Anmerkungen.

[6]) Vgl. § 14 des Binnenschifffahrtsgesetzes und Anmerkungen hiezu.

Zu § 12, 13, 14.

[1]) Das Verhalten des Flossführers nach der Ankunft am Bestimmungsorte bedarf der Erklärung nicht bloss für den Fall, dass ein Frachtvertrag über die Beförderung des Flosses geschlossen ist, sondern auch für den Fall, dass der Flosseigenthümer selbst die Beförderung besorgt und einen Flossführer angestellt hat. Die fraglichen Vorschriften sind deshalb unter die den Flossführer als solchen betreffenden Bestimmungen aufgenommen.

Eine kostenfreie Liegezeit, wie sie im Binnenschifffahrtsgesetz dem Ladungsempfänger zum Zwecke der Löschung gewährt werden musste, kann hier bei der Flösserei nicht in Betracht kommen. — Der Flossführer hat das Floss, nachdem er dem Empfänger seine Ankunft angezeigt hat, alsbald an dem ihm vom letzteren angewiesenen Platze festzulegen, und hiermit ist die Ablieferung des Flosses der Regel nach vollzogen. Wenn die Anweisung des Platzes nicht rechtzeitig erfolgt oder sich als unausführbar erweist und wenn sodann trotz der Aufforderung des Flossführers nicht alsbald ein geeigneter Platz zum Anlegen des Flosses vom Empfänger

gestatten, so kann der Flossführer, falls der Empfänger auf die Aufforderung nicht unverzüglich einen geeigneten Platz bezeichnet, selbst einen Platz zum Festlegen des Flosses wählen[6]).

Abs. 3. Bei der Auswahl dieses Platzes hat der Flossführer das Interesse des Empfängers thunlichst zu berücksichtigen; auch hat er ihm unverzüglich von der Festlegung des Flosses Mittheilung zu machen.

[7])Abs. 4. Ist der von dem Empfänger bezeichnete Platz nur zeitweilig nicht zu erreichen, so ist der Flossführer auf Verlangen des Empfängers verpflichtet, mit der Mannschaft so lange bei dem Flosse zu bleiben, bis es an diesem Platze festgelegt ist. [12])Die durch den Aufenthalt entstehenden Mehrkosten hat der Empfänger zu ersetzen.

§ 14.

Abs. 1. [8])Verweigert der Empfänger die Annahme des Flosses oder ist er nicht zu ermitteln, so ist der Flossführer befugt[10]), das Floss einem Spediteur oder einem sonst geeigneten Dritten[9]) für Rechnung und Gefahr des Empfängers zu übergeben.

Abs. 2. Er hat hiervon den Absender und, falls der Empfänger bekannt ist, auch diesen unverzüglich zu benachrichtigen[11]).

bezeichnet wird, so ist der Flossführer befugt, selbst einen solchen Platz zu wählen. Ueber Einzelnes in den nachstehenden Anmerkungen mehr.

[2]) Vgl. § 46 Abs. 1, § 47 Abs. 1 und die dortigen Anmerkungen im Binnenschifffahrtsgesetz.

[3]) Vgl. § 47 Abs. 4 und die Anmerkungen hierzu.

[4]) Vgl. § 46 Abs. 1 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

[5]) Dieser Absatz entspricht § 46 Abs. 2, soweit nicht die Flössereiverhältnisse andere Hindernisse aufweisen, wie eben die hier gedachte Sperrung. Dagegen kann eine gefährdete Sicherheit des Flosses, wie dort bei Schiffen, hier nicht wohl in Frage kommen, weil das Floss keinen Tiefgang von Bedeutung hat.

[6]) Ortsübliche Ankunftsplätze für Flösse giebt es nicht. Darum kann hier von einer Verweisung an einen solchen nicht die Rede sein, sondern hier ist der Flossführer berechtigt, sich selbst einen Platz zum Festlegen des Flosses zu suchen, aber auch unter der gleichen Beschränkung wie der Schiffer in § 46, Abs. 2 am Ende; aber freilich ist ihm noch eine weitere Pflicht auferlegt: unverzügliche Benachrichtigung von der Festlegung des Flosses. Ueber diese Nachricht gilt dasselbe, was von den Nachrichten im Ladeverkehr bei Schiffen in § 27 u. ff. des Binnenschifffahrtsgesetzes gesagt ist, vergl. dieselben. Dagegen giebt es hier nicht wie bei der Binnenschifffahrt, eine

vorhergängige Aufforderung des Empfängers, einen anderen Anlegeplatz zu bestimmen.

[7]) Der Fall, dass der vom Empfänger bezeichnete Platz nur zeitweilig nicht zugängig ist, ist im Binnenschifffahrtsgesetze nicht vorgesehen. Der Empfänger muss nur unter solchen Umständen in der Lage sein, das Floss noch an diesen Platz bringen zu lassen, und das Gesetz legt deshalb dem Flossführer die Verpflichtung auf, allerdings nur auf Verlangen des Empfängers und auf dessen Kosten, mit der Mannschaft so lange beim Floss zu bleiben, bis das Hinderniss beseitigt und das Floss an den betreffenden Platz übergeführt ist.

[8]) Bei der Verweigerung der Annahme des Flosses darf sich also der Flossführer nicht darauf beschränken, das Floss an einem von ihm gewählten Platz festzulegen und dann etwa ohne Aufsicht zu lassen. Er muss vielmehr in der Lage sein, sich der Verpflichtung weiterer Bewachung und Beaufsichtigung des Flosses zu entledigen. — Das Gesetz gewährt ihm deshalb die Befugniss, in den bezeichneten Fällen das Floss für Rechnung des Empfängers einem Spediteur oder sonst einem geeigneten Dritten zu übergeben. Es ist hier im Wesentlichen dasselbe angeordnet, wie in § 52 Absatz 2 und 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes über die Niederlegung von Ladungsgütern, deren Empfänger die Annahme verweigern bezw. die nicht zu ermitteln sind.

[9]) Allerdings ist hier die Sache ungleich einfacher als bei der Binnenschifffahrt; während dort verweigerte Güter nur in einem öffentlichen Lagerhaus oder in anderer sicherer Weise niedergelegt werden müssen, begnügt man sich hier mit einem Spediteur oder einem sonst geeigneten Dritten. — Die Anschauung des Flossführers entscheidet also in der Hauptsache. Immerhin kann freilich die Ueberlassung des Flosses an Jemand geschehen, dessen Geeignetheit der Empfänger nicht anzuerkennen braucht; also ganz ohne Verantwortung bleibt der Flossführer natürlich keineswegs, sondern er wird, um nicht verantwortlich zu sein, die nöthige Vorsicht bei der Auswahl des Vertrauensmannes walten lassen müssen.

[10]) Nur befugt ist aber der Flossführer, eine Verpflichtung dazu besteht nicht. Dazu fehlt es nach den Motiven des Gesetzentwurfs an einem genügenden Grunde, „weil auch bei längerem Warten des Flossführers dem Flosseigenthümer besondere Kosten, insbesondere durch Auflaufen von Lagergeldern, nicht entstehen.“ Immerhin kann er unter raschen Preiskonjunkturen leiden müssen. — Oeffentliche Bekanntmachung wie im § 52 Absatz 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes wurde hier als entbehrlich erachtet.

[11]) Ueber die Art und Weise der Benachrichtigung vergl. die Anmerkungen zu § 17 und 28 und andere des Binnenschifffahrtsgesetzes.

[12]) Dieser Satz wurde erst in der Reichstagskommission beigefügt, weil es doch selbstverständlich sei, dass der Flossführer derartige im Dienste seines Auftraggebers gemachte Auslagen nicht aus seiner Tasche zu tragen habe.

§ 15[1]).
(Vertretungsrecht des Flossführers.)

Zur Vornahme von Rechtsgeschäften für den Dienstherrn, insbesondere zur Einziehung der Frachtforderung desselben, ist der Flossführer nur auf Grund einer ihn hierzu ermächtigenden Vollmacht[2]) befugt.

§ 16.
(Dienstverhältniss des Flossführers.)

Abs. 1. [1])Der Flossführer untersteht, soweit nicht in diesen Gesetze ein Anderes bestimmt ist, den Vorschriften, welche für die im § 133a der Gewerbeordnung bezeichneten Personen gelten.

Abs. 2. Das Dienstverhältniss des Flossführers endigt, sofern nicht ein Anderes verabredet ist, mit der Vollendung der Reise und der Ablieferung des Flosses[2]).

Zu § 15.

[1]) Das Bedürfniss, einem Flossführer (schon nach seiner sozialen Stellung) eine gesetzliche Ermächtigung zur Abschliessung von Rechtsgeschäften und Eingehung von Verbindlichkeiten einzuräumen, besteht für die Flösserei in keiner Weise. Solche Verhältnisse liegen hier nicht vor. Das gilt auch von der Einziehung der Frachtforderungen. Der Flossführer bedarf demnach hierzu, wenn es überhaupt vorkommt, stets einer besonderen Vollmacht, für welche aber selbstverständlich ein entsprechender Vermerk auf dem Frachtbriefe oder auf dem Lieferschein auch genügt. Im Uebrigen endigt auch das Dienstverhältniss des Flossführers im Zweifel mit der Reise. Endlich ist da, wo der Flosseigenthümer selbst die Beförderung besorgt, eine eigentliche Frachtforderung gar nicht vorhanden. Es bliebe daher im einzelnen Falle doch zweifelhaft, ob und in welchem Umfange der Flossführer zur Einziehung der Vergütung für Beförderung des Flosses berechtigt ist, und der Empfänger müsste jedesmal eine Untersuchung des zu Grunde liegenden Verhältnisses anstellen, was ihm nicht wohl zugemuthet werden kann. — Selbstverständlich ist in den verhältnissmässig wenig zahlreichen Fällen, in welchen der Flossführer selbst als Frachtflösser die Beförderung des Flosses übernommen hat, er auch berechtigt, die Fracht vom Empfänger zu verlangen. Daran ändert dieser Paragraph natürlich nichts.

[2]) Besonderes ist, wie schon unter 1 gesagt, formell von dieser Vollmacht nicht verlangt, so dass jede Bemerkung auf dem Begleitpapier auch genügt.

Zu § 16.

[1]) Dieser Satz ist von der Reichstagskommission eingefügt worden, ähnlich wie im Binnenschifffahrtsgesetz.

Abs. 3. Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen beiden Theilen das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit und ohne Innehaltung einer Kündigungsfrist zu verlangen, bewendet es bei den Bestimmungen der §§ 133b bis 133d der Gewerbeordnung.

Abs. 4. Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden[3]), so kann der Flossführer zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die vertragsmässige Dauer des Dienstverhältnisses.

[4])Abs. 5. Wird das Dienstverhältniss vor der Ankunft des Flosses am Ablieferungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Flossführer Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Flossführer sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, seine sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

[2]) Bei der Flösserei endet das Dienstverhältniss meistens mit der Reise, anders bei der Schifffahrt, wo zeitliche Kündigung die Regel ist. Auch hier wurde der ursprüngliche Regierungsvorschlag, den Ortsgebräuchen einen Einfluss einzuräumen auf den Stromgebieten, in gleicher Weise wie bei der Binnenschifffahrt, durch die Reichstagskommission eliminirt. Auch sei oft der Ortsgebrauch nicht leicht festzustellen, auch nicht immer zu fixiren, ob der Ort der Abfahrt oder der Ankunft des Flosses gemeint sei

[3]) Die etwas von dem neuen Binnenschifffahrtsrechte abweichende Fassung erklärt sich dadurch, dass man Flössereibedienstete überall findet, und daher eine Gefährdung des Flosses nicht zu befürchten ist, wie das bei der Binnenschifffahrt der Fall und daher dort eine gewisse Verpflichtung des Schiffers, auf dem Schiffe zu bleiben, angeordnet ist.

[4]) Die übrigen Bestimmungen entsprechen im Wesentlichen dem § 20 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

Zweiter Abschnitt.

Von der Flossmannschaft.

[1]) § 17.

(Der Begriff „Flossmannschaft".)

Abs. 1. Zur Flossmannschaft gehören mit Ausnahme des Flossführers alle zum Flössereidienste auf dem Flosse angestellten Personen.

Abs. 2. Die Flossmannschaft untersteht der Gewerbeordnung.

§ 18.

(Dienstantritt der Flossmannschaft.)

Die Verpflichtung des Flossmannes zum Dienstantritt beginnt, wenn nichts Anderes verabredet ist, mit dem Abschlusse des Dienstvertrages. Tritt der Flossmann den Dienst nicht binnen vierundzwanzig Stunden an, so braucht er nicht mehr angenommen zu werden. Seine Verbindlichkeit zum Schadensersatze wird hierdurch nicht berührt.

§ 19.

(Pflichten der Flossmannschaft im Allgemeinen.)

Abs. 1. Der Flossmann ist verpflichtet, in Ansehung des Flossdienstes den Anordnungen des Flossführers Folge zu leisten und jederzeit alle für die Flösserei ihm übertragenen Arbeiten[2]) zu verrichten.

Abs. 2. Er darf das Floss ohne Erlaubniss des Flossführers nicht verlassen.

Abs. 3. Wird das Floss von einem Unfall betroffen, so hat der Flossmann für Rettung der Personen und für Sicherung der Flosstheile und der Geräthschaften[3]) den Anordnungen des Flossführers gemäss nach besten Kräften zu sorgen.

Zu § 17—21.

[1]) Vgl. § 21—25 des Binnenschifffahrtsgesetzes, von denen sie nur unwesentlich abweichen z. B. wieder in der Weise wie bei 3 zu § 16, und die dazu gegebenen Bemerkungen.

[2]) Unter diese Arbeiten gehören insbesondere nicht nur die Verrichtungen, welche auf die Fortbewegung des Flosses sich beziehen, sondern auch die Arbeiten, welche behufs Herstellung des Flosses und gegebenen Falles behufs Verbringung der Hölzer an's Land erforderlich sind.

[3]) Das sind wieder Arbeiten, die der Flösserei natürlich eigenthümlich sind.

§ 20.

(Lohnfristen.)

Wenn über die Zeit der Lohnzahlung nichts Anderes vereinbart ist, so kann der Flossmann am Schlusse jeder zweiten Woche die Auszahlung des verdienten Lohnes verlangen[4]).

§ 21.

(Dienstverhältnisse der Flossmannschaft.)

Abs. 1. Das Dienstverhältniss des Flossmannes endigt, sofern nicht ein Anderes verabredet[5]) ist, mit der Vollendung der Reise und der Ablieferung des Flosses.

Abs. 2. Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter welchen beiden Theilen das Recht zusteht, die Auflösung des Dienstverhältnisses vor Ablauf der vertragsmässigen Zeit zu verlangen, finden die Bestimmungen der §§ 123 bis 124a der Gewerbeordnung mit der Massgabe Anwendung, dass die sofortige Entlassung des Flossmannes auch stattfinden kann, wenn der Antritt oder die Fortsetzung der Reise durch den Eintritt des Winters verhindert wird.

Abs. 3. Ist ein die sofortige Entlassung rechtfertigender Grund nicht vorhanden, so kann der Flossmann zwar jederzeit seines Dienstes enthoben werden, jedoch unbeschadet seiner Entschädigungsansprüche für die vertragsmässige Dauer des Dienstverhältnisses.

Abs. 4. Wird das Dienstverhältniss vor der Ankunft des Flosses am Ablieferungsorte während der Reise aufgehoben, so hat der Flossmann Anspruch auf die Kosten der Rückreise nach dem Orte, an welchem er in Dienst getreten ist. Diese Bestimmung findet keine Anwendung, wenn der Flossmann sich einer Handlung schuldig gemacht hat, welche geeignet ist, die sofortige Entlassung zu rechtfertigen.

[4]) Allerdings ist diese Art der Lohnzahlung nicht überall gebräuchlich; vielmehr besteht häufig die Einrichtung, dass Akkordlöhne bedungen und nach Zurücklegung bestimmter Strecken der Reise Abschlagszahlungen geleistet werden, der Lohnrest aber erst nach der Ankunft am Bestimmungsorte ausgezahlt wird. Allein derartige Verhältnisse bedürfen eben besonderer Vereinbarung, darum ist das im § 20 Gesagte als Grundlage, als Regel angeordnet.

[5]) Hier gilt dasselbe wie bei § 15 Abs. 1: durch die Beschlüsse der Reichstagskommission sind die Ortsgebräuche ausgeschieden worden.

Dritter Abschnitt.

Beschädigung durch Flösse.

§ 22[1]).

(Dingliche Haftbarkeit des Flosseigenthümers.)

Abs. 1. Für Beschädigungen, welche in Folge des Verschuldens des Flossführers oder einer Person der Flossmannschaft durch das Floss[2]) verursacht werden, haftet der Eigenthümer mit dem Flosse, [3])unbeschadet seines Rückgriffsrechts gegen den Frachtflösser und gegen die schuldigen Personen[4]). Für das Verschulden eines Zwangslootsen[5]) ist der Eigenthümer nicht verantwortlich.

Abs. 2. Dem Entschädigungsberechtigten steht wegen seines Anspruchs ein Pfandrecht an dem Flosse mit den im § 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen[6]) zu. Das Pfandrecht ist, solange das geflösste Holz noch ein geschlossenes Floss bildet[5])[10]), gegen jeden Besitzer verfolgbar. Nach diesem Zeitpunkte kann das Pfandrecht nicht zum Nachtheile des dritten Erwerbers, der den Besitz in gutem Glauben erlangt hat, geltend gemacht werden.

Abs. 3. Die Klage[8]) kann, solange das Floss noch nicht abgeliefert ist, gegen den Flossführer gerichtet werden.

§ 23.

(Persönliche Haftung des Flosseigenthümers.)

Abs. 1. [8])Eine persönliche[9]) Verpflichtung des Eigenthümers wird durch die Bestimmungen des § 22 nicht begründet. [7])Soweit jedoch im Falle der Veräusserung des Flosses das Pfandrecht an diesem erlischt, haftet der Veräusserer in Höhe des Erlöses persönlich.

Abs. 2. [9])Eine nach dem bürgerlichen Rechte begründete persönliche Haftung des Eigenthümers des Flosses oder des Frachtflössers wird hierdurch nicht berührt.

Zu § 22, 23.

[1]) Ueber die §§ 22 und 23 sprechen sich die Motive in eingehender Weise wie folgt aus:

Mit Rücksicht auf die Gefahren, welche die Flösserei sowohl für die Schifffahrt, als auch für die an den Flussufern und im Flusse befindlichen Anlagen mit sich bringt, ist die gesetzliche Regelung der Haftung für Beschädigungen, die in Folge des Verschuldens der Flossbesatzung durch

das Floss verursacht werden, ein zweifelloses Bedürfniss. Nach dem geltenden Rechte fehlt es bei solchen Unfällen meistens an der Möglichkeit, irgend jemand ausser den schuldigen Personen der Flossbemannung für den Schaden in Anspruch zu nehmen. Der Frachtflösser, sowie der Flosseigenthümer, welcher zugleich Dienstherr der Flossbesatzung ist, haftet, soweit ihn nicht persönlich ein Verschulden trifft, für die Handlungen der Flossbesatzung nur im Gebiete des französischen Rechts; der Flosseigenthümer als solcher kann dagegen zur Zeit weder in diesem noch in irgend einem anderen Rechtsgebiet für Schäden der fraglichen Art verantwortlich gemacht werden. Gerade das letztere ist als ein entschiedener Mangel zu betrachten. Das Floss ist in gewissem Sinne Fahrzeug und Ladung zugleich. Soweit aber das Floss geeignet ist, Schaden zu stiften, kommt wesentlich nur die erstere Bedeutung in Betracht, und wenn der Schiffseigenthümer ohne Rücksicht darauf, ob er selbst der Schifffahrtsunternehmer ist oder nicht, für den durch das Schiff angerichteten Schaden mit dem Schiffe haftet, so wird das Gleiche für den Eigenthümer des Flosses zu gelten haben. In der That kann, wer sein Material auf dem Wasser ohne Benutzung eines Schiffsgefässes unter Umständen befördert, die, ähnlich wie die Bewegungen eines Fahrzeuges, mit besonderen Gefahren für Andere verbunden sind, sich nicht darüber beschweren, dass dieses Material für den Schaden, den es bei dem Transporte angerichtet, von den Geschädigten in Anspruch genommen wird.

[2]) Das Gesetz erkennt eine Haftung des Flosseigenthümers nach dem zu 1 Gesagten für diejenigen Beschädigungen an, welche das Floss in Folge eines Verschuldens der Flossbesatzung verursacht, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob die Besatzung im Dienste des Flosseigenthümers gestanden hat oder nicht (§ 22 Abs. 1). Weiter zu gehen, und den Flosseigenthümer auch für Schäden verantwortlich zu machen, welche nicht unmittelbar durch das ihm gehörige Floss entstanden, sondern in anderer Weise durch Verschulden der Flossbesatzung bei Ausführung ihrer Dienstverrichtungen hervorgebracht sind, erscheint nicht zulässig, zumal der Flosseigenthümer, anders als der Schiffseigner, vielfach nicht in dem Verhältniss eines Dienstherrn zu den schuldigen Personen der Besatzung steht.

[3]) Wird ein Flosseigenthümer, der die Beförderung des Flosses einem Frachtflösser übertragen hat, auf Grund der Bestimmung des § 22 in Anspruch genommen, so kann er seinen Rückgriff gegen den Frachtflösser nehmen. Dies folgt an sich schon aus den für das Rechtsverhältniss zwischen beiden massgebenden Grundsätzen des Frachtgeschäfts; danach haftet der Frachtführer dem Absender und dem Empfänger für jedes Verschulden seiner Leute (Ha. Art. 400) und es muss demgemäss der Frachtflösser auch denjenigen Schaden ersetzen, welcher dem Flosseigenthümer dadurch erwächst, dass dieser selbst wegen eines Verschuldens der Flossbesatzung in Anspruch genommen wird. In Absatz 1 des § 22 ist dieses Verhältniss durch einen entsprechenden Zusatz klargestellt.

[4]) Eine persönliche Verbindlichkeit des Flosseigenthümers für die durch das Floss verursachte Beschädigung tritt an sich nicht ein, vielmehr

ist seine Haftung ebenso wie diejenige des Schiffseigners regelmässig eine beschränkte. In Folge dessen muss andererseits den Schadenersatzberechtigten, entsprechend den für die Schiffsgläubiger getroffenen Bestimmungen, ein gesetzliches Pfandrecht an dem Flosse gewährt werden. Der zu Gunsten der Schiffsgläubiger in § 103 Absatz 2 des Gesetzes über die Binnenschifffahrt anerkannte Grundsatz, dass das Pfandrecht gegen jeden dritten Besitzer des Pfandgegenstandes unbedingt verfolgt werden kann, erscheint auch hinsichtlich des Flosses sachgemäss, so lange dieses sich im Wasser befindet und daher als Fahrzeug betrachtet werden kann.

[5]) Ist dagegen das geflösste Holz an's Land gebracht, so lässt es sich nur noch als Waare behandeln, und von da an hat deshalb die für die gesetzlichen Pfandrechte an den Ladungsgütern massgebende Vorschrift, dass die Verfolgung des Pfandrechts gegen einen gutgläubigen Erwerber ausgeschlossen ist (Gesetz über die Binnenschifffahrt § 89 Abs. 2, § 98; Ha. Art. 306), zur Anwendung zu kommen. Dagegen genügt es hierfür nicht, dass das Floss an seinem Bestimmungsort angekommen und daselbst an eine Stelle gebracht ist, an der es, wie dies nicht selten vorkommt, im Wasser liegen bleiben soll, bis das Holz verwendet wird. Auch in diesem Fall ist das Floss als solches immer noch erkennbar, und es fehlt an einem genügenden Grunde, vor der Beendigung dieses Zustandes, die Rechte der Flossgläubiger zu beschränken.

[6]) Vgl. § 89 Ziffer 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

[7]) Die Beschränkungen nach dem Gesetze dürfen nicht dahin führen, dass die Berechtigten in Folge des Erlöschens ihres Pfandrechts ganz leer ausgehen. Um dies zu verhüten, bestimmt das Gesetz, dass der veräussernde Eigenthümer, soweit in Folge des guten Glaubens des Erwerbers das Pfandrecht an dem Holz erlischt, dem Ersatzberechtigten in Höhe des Erlöses persönlich verpflichtet wird. Er ist hiernach dem Schiffseigner gleichgestellt, der bei einem Verkaufe des Schiffes, durch welchen die Pfandrechte der Schiffsgläubiger zum Erlöschen gebracht sind, das Kaufgeld eingezogen hat (Gesetz über die Binnenschifffahrt § 114).

[8]) Gegenstand des Pfandrechts ist das Floss in demjenigen Umfange, welchen es bei Zufügung des Schadens hatte. Jede zu einem Ganzen verbundene, für sich schwimmende Menge von Flosshölzern muss als ein selbständiges Floss im Sinne des Gesetzes angesehen werden. Es ist auch ohne Bedeutung, ob ein Floss vorher mit anderen Flössen zu einem Ganzen verbunden war oder später mit anderen in dieser Weise verbunden wird. Namentlich wird hierdurch, selbst wenn die verschiedenen Theile eines solchen Gesammtflosses demselben Eigenthümer gehören, die Haftung des Eigenthümers und das Pfandrecht des Geschädigten niemals auf andere Hölzer als diejenigen, aus welchen das den Schaden verursachende Floss zu der betreffenden Zeit bestand, ausgedehnt. Das Pfandrecht gewährt dem Geschädigten nur die Befugniss, vorzugsweise Befriedigung aus dem Floss im Wege der Klage zu erwirken; ein Recht des Geschädigten, das Floss oder Theile des Flosses an sich zu nehmen oder festzuhalten, ist in dem Gesetze nicht anerkannt. Andererseits werden die landesgesetzlichen Be-

stimmungen über die Befugniss des Grundbesitzers, einen Gegenstand, durch welchen sein Grundstück beschädigt worden ist, unter gewissen Voraussetzungen im Wege der Selbsthülfe zu pfänden, durch das Gesetz nicht berührt. Dass ein in dieser Weise festgehaltenes Floss gegen angemessene Sicherheitsleistung freigegeben werden muss, ergiebt sich gleichfalls aus den betreffenden Landesgesetzen.

[9]) Ueber die Frage, ob der Frachtflösser, abgesehen von seiner Regresspflicht gegenüber dem Flosseigenthümer, auch dem Geschädigten unmittelbar für den durch ein Verschulden der Flossbesatzung verursachten Schaden haftet, enthält das Gesetz keine Bestimmung. Die gesetzliche Anerkennung einer solchen Verantwortlichkeit gegenüber dritten Personen würde nothwendig zu einer persönlichen und unbeschränkten Haftung des Frachtflössers führen, da es an einem Gegenstande fehlt, auf welchen die Haftung beschränkt werden könnte. Eine so weit gehende Verpflichtung des Geschäftsherrn für widerrechtliche Handlungen seiner Leute ist dem weitaus grösseren Theile der deutschen Rechtsgebiete fremd. Auch in dem Gesetze über die Binnenschifffahrt ist eine solche Haftung des Unternehmers in dem durchaus gleichartigen Falle, dass ein Schiff von einem anderen als dem Eigenthümer zur Schifffahrt verwendet wird, nicht vorgesehen. In dieser Beziehung sowie in Betreff der Frage, ob der Flosseigenthümer, welcher zugleich der Dienstherr der Besatzung ist, für deren Verschulden auch persönlich in Anspruch genommen werden kann, muss es lediglich bei den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts bewenden; durch den Vorbehalt im Absatz 2 des § 23 wird die weitere Anwendbarkeit dieser Bestimmungen auch insoweit ausser Zweifel gestellt, als sie, wie beispielsweise das Rheinische Recht, eine persönliche Haftung des Geschäftsherrn für unerlaubte Handlungen der von ihm angestellten Personen begründen. Gerecht ist das freilich nicht, weil man nicht begreift, dass hier bei der Flösserei das Landesrecht fortdauert, während durch §§ 3 und 4 des Binnenschifffahrtsgesetzes dasselbe Landrecht unzweifelhaft beseitigt wird. Hoffentlich wird dieser Inkongruenz durch das bürgerliche Gesetzbuch der Boden entzogen; wenigstens ist eine gleich weit gehende Haftung wie im französischen Rechte dem gegenwärtigen Entwurfe desselben unbekannt.

[10]) In dem Entwurf, dessen Motive wir hier wiedergeben, stand: bis das geflösste Holz aufs Land gebracht ist. An dessen Stelle wurden die jetzt im Gesetz stehenden Worte in der Reichstagskommission eingefügt. Man erwog dort Folgendes: der Sinn der Bestimmung im Entwurfe sollte doch offenbar nur sein, dass das Pfandrecht gegen jeden dritten Besitzer des Pfandgegenstandes so lange verfolgt werden kann, als das Floss noch als Fahrzeug zu betrachten ist. Nun ist aber fast in allen Gegenden Deutschlands und namentlich an den Holzstapelplätzen der Lagerplatz des angeflössten Holzes grösstenteils nicht auf dem Lande, sondern im Wasser. Der Flossverband wird gelöst und das Holz mit anderen Hölzern zusammen im Wasser aufgestapelt; das Holz bilde dann kein Fahrzeug mehr, es sei um eine schwere Benachtheiligung des Holzhandels und eine nicht unbedenk-

Vierter Abschnitt.

Bergung und Hülfeleistung.

§ 24[1]).

(Voraussetzungen derselben.)

Abs. 1. Wird ein in Gefahr befindliches, von der Flossbesatzung verlassenes Floss oder werden Theile[2]) eines Flosses, welche auf dem Wasser treiben oder an das Ufer getrieben sind, geborgen, so hat der Berger Anspruch auf Bergelohn.

Abs. 2. Wird ausser den bezeichneten Fällen ein Floss durch die Hülfe dritter Personen aus einer Gefahr gerettet, so haben diese Anspruch auf Hülfslohn.

Abs. 3. Der Besatzung des Flosses steht ein Anspruch auf Berge- oder Hülfslohn nicht zu.

§ 25.

(Berge- und Hülfslohn.)

Abs. 1. In Ermangelung einer Vereinbarung wird die Höhe des Berge- oder Hülfslohnes unter Berücksichtigung der Umstände des Falles durch das Gericht nach billigem Ermessen festgesetzt.

Abs. 2. Der Berge- und Hülfslohn umfasst zugleich die Vergütung für die Aufwendungen, welche zum Zweck des Bergens und Rettens geschehen sind.

Abs. 3. Nicht darin enthalten sind die Kosten und Gebühren der Behörden, die Kosten für die Aufbewahrung, Erhaltung, Abschätzung und Veräusserung der geborgenen oder geretteten Gegenstände, sowie die auf diesen ruhenden Zölle und sonstigen Abgaben.

liche Rechtsunsicherheit zu verhindern, die Bestimmung dahin abzuändern, wie es jetzt im Gesetze gesagt ist: So lange das geflösste Holz noch ein geschlossenes Floss bildet, sonst aber nicht.

Zu § 24—29.

[1]) Für Bergung und Hülfeleistung gelten im Allgemeinen die Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes mit geringen Abweichungen, vergl. daher §§ 93—97 nebst Anmerkungen.

[2]) Eine solche (vgl. Ziff. 1) Ausnahme bilden grössere oder kleinere Bruchstücke, insbesondere einzelne Stämme, Balken oder Bretter, welche auf dem Wasser treiben oder an das Ufer getrieben sind und von dritten Personen geborgen werden. — Es ist nämlich nicht selten, dass Flösse in Folge von Eisgang, Hochwasser oder ähnlichen Naturereignissen zerrissen werden und dass in

Abs. 4. Bei der Bestimmung des Betrages des Berge- oder Hülfslohnes kommen insbesondere in Anschlag: der bewiesene Eifer, die verwendete Zeit, die geleisteten Dienste, die geschehenen Aufwendungen, die Zahl der thätig gewesenen Personen, die Gefahr, welcher dieselben ihre Person, ihre Fahrzeuge oder ihre Geräthe ausgesetzt haben, sowie die Gefahr, welche den geborgenen oder geretteten Gegenständen gedroht hat und der nach Abzug der Kosten (Absatz 3) verbliebene Werth derselben.

§ 26.

(Mehrheit von Rettenden.)

Abs. 1. Haben sich mehrere Personen an der Bergung oder Hülfeleistung betheiligt, so wird der Berge- oder Hülfslohn unter dieselben nach Massgabe der persönlichen und sachlichen Leistungen der Einzelnen vertheilt.

Abs. 2. Zur entsprechenden Theilnahme sind auch Diejenigen berechtigt, welche sich in derselben Gefahr der Rettung von Menschen unterzogen haben.

§ 27.

(Ausschluss des Berge- und Hülfslohnes.)

Auf Berge- und Hülfslohn hat keinen Anspruch:

1. wer seine Dienste aufgedrungen, insbesondere wer ohne Erlaubniss des anwesenden Flossführers das Floss betreten hat;
2. wer von den geborgenen Gegenständen dem Flossführer, dem Eigenthümer oder der zuständigen Behörde nicht sofort Anzeige gemacht hat.

einem solchen Falle die einzelnen Bestandtheile des Flosses wegschwimmen und dem Eigenthümer verloren gehen. Es erschien daher dem Gesetzgeber gerechtfertigt, in Anlehnung an die Bestimmungen der §§ 20 und 21 der Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 die Vorschriften über die Bergung auch bezüglich der auf dem Wasser treibenden oder an das Ufer getriebenen Flosstheile Anwendung finden zu lassen. Hiernach soll für ihre Bergung der Berger ebenfalls Bergelohn empfangen, auf der anderen Seite aber jeden Anspruch verlieren, wenn er von den geborgenen Gegenständen weder dem Flossführer, noch dem Eigenthümer, noch der zuständigen Behörde Anzeige macht (§ 27 No. 2). Im Falle rechtswidriger Zueignung angetriebener Flosstheile tritt selbstverständlich Bestrafung wegen Unterschlagung ein. Was

§ 28.

(Pfandrechte für Berge- und Hülfslohn.)

Abs. 1. Wegen der Bergungs- und Hülfskosten, einschliesslich des Berge- und Hülfslohnes, steht dem Gläubiger an den geborgenen oder geretteten Gegenständen ein Pfandrecht mit den im § 41 der Konkursordnung bezeichneten Wirkungen zu. Geborgene Gegenstände können bis zur Sicherheitsleistung zurückbehalten werden[3]).

Abs. 2. In Bezug auf die Verfolgbarkeit des Pfandrechts gegen dritte Besitzer finden die Bestimmungen des § 22 Absatz 2 und in Bezug auf die persönliche Verpflichtung des Eigenthümers des Flosses die Bestimmungen des § 23 Absatz 1 entsprechende Anwendung.

Abs. 3. Die Pfandklage kann, solange die geretteten Gegenstände noch nicht an den Empfänger ausgeliefert sind, gegen den Flossführer gerichtet werden. Zuständig ist das Gericht, in dessen Bezirke die Bergung oder Hülfeleistung stattgefunden hat.

§ 29.

(Rang dieser Pfandrechte unter sich.)

[3])Abs. 1. Die Pfandrechte für Bergungs- und Hülfskosten haben den Vorrang vor den Pfandrechten für Ansprüche wegen Beschädigung durch das Floss (§ 22). Unter mehreren Pfandrechten der ersteren Art geht das später entstandene dem früher entstandenen vor; mehrere Pfandrechte für Ansprüche wegen Beschädigung stehen im Range gleich.

Abs. 2. Beide Arten von Pfandrechten gehen allen sonstigen Pfandrechten vor.

die Bergungs- und Hilfskosten betrifft, so kann sich die Verfolgbarkeit derselben gegen Dritte nicht nach den für das Schiffspfandrecht vorgesehenen Bestimmungen richten, vielmehr müssen auch hier die durch die besonderen Verhältnisse der Flösserei bedingten Beschränkungen Platz greifen, welche im vorausgehenden Abschnitt, betr. das Pfandrecht für Ersatzforderungen wegen Beschädigungen durch Flösse, festgesetzt sind. — Diese Bezugnahme ist denn auch im § 28 Abs. 2 ausdrücklich geschehen.

[3]) Da ausser für Bergung und Hülfeleistungskosten noch für andere Ansprüche Pfandrechte an dem Floss begründet sein können, musste eine Rangordnung geschaffen werden. Nach diesem Paragraphen haben die Bergungs- und Hülfskosten, bei welchen der Gesichtspunkt der nützlichen

Verwendung entscheidet, den ersten Rang. Ihnen folgen die Pfandrechte für Ansprüche wegen Beschädigungen durch das Floss. Mehrere Pfandrechte der letzten Art stehen sich im Range gleich, wogegen für mehrere Pfandrechte wegen Bergungs- und Hülfskosten das später entstandene dem früher entstandenen vorgeht aus denselben Gründen, die für ähnliche Rangbestimmungen im Binnenschifffahrtsrechte angegeben sind. Vergl. § 107 Abs. 3 des Binnenschifffahrtsgesetzes. — Beide Arten von Pfandrechten haben aber den Vorrang vor allen anderen Pfandrechten, namentlich auch vor dem Pfandrechte des Frachtflössers wegen Fracht und Nebenkosten Ha.. Art. 409. Die hiernach sich ergebende Rangordnung stimmt mit den auf die Schiffsgläubiger bezüglichen Vorschriften des Binnenschifffahrtsgesetzes (§ 102 No. 3 und 5 und 106) im Wesentlichen überein. Die Bestimmung § 14 des Vereinszollgesetzes von 1. Juli 1869 wird durch die Vorschriften dieses Gesetzes natürlich nicht berührt. Dieselbe lautet:

Die zollpflichtigen Gegenstände haften ohne Rücksicht auf die Rechte eines Dritten an denselben für den darauf ruhenden Zoll und können, so lange dessen Entrichtung noch nicht erfolgt ist, von der Zollbehörde zurückbehalten oder mit Beschlag belegt werden. Das an den Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes von einem Zollbeamten ergangene Verbot, über den fraglichen Gegenstand weiter zu verfügen, hat die volle Wirkung der Beschlagnahme. Die Verabfolgung der Waaren, auf welchen noch ein Zollanspruch haftet, kann in keinem Fall, auch nicht von den Gerichten, Gläubigern oder Gütervertretern, Massen-Kuratoren bei Konkursen eher verlangt werden, als bis die Abgaben davon bezahlt sind.

Fünfter Abschnitt.

Verjährung,

§ 30[1]).

Abs. 1. Mit dem Ablaufe eines Jahres verjähren:

1. die öffentlichen Abgaben für die Flösserei, insbesondere die Brücken-, Schleusen-, Kanal- und Hafengelder;
2. die aus den Dienstverträgen herrührenden Forderungen des Flossführers und der Flossmannschaft[2]);
3. die Ersatzansprüche wegen Beschädigung durch ein Floss, sowie die Erstattungsforderung des Eigenthümers des Flosses gegen den Frachtflösser und gegen den Flossführer oder die Flossmannschaft (§ 22 Absatz 1);
4. die Bergungs- und Hülfskosten, einschliesslich des Berge- und Hülfslohnes;
5. die Forderungen des Frachtflössers wegen der Fracht mit Nebengebühren und Auslagen.

Abs. 2. Die Verjährung beginnt mit dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist.

Zu § 30.

[1]) Im Wesentlichen die Bestimmungen von § 118 des Binnenschifffahrtsgesetzes, vgl. dasselbe nebst Anmerkungen. Jenes Gesetz gilt aber auch, was die Dauer und den Beginn der Verjährung betrifft. Die Ansprüche des Absenders des Flosses gegen den Frachtflösser wegen Verlust oder Beschädigung von Frachtflössen sowie wegen verspäteter Ablieferung des Flosses verjähren aber schon nach Art. 408 Abs. 3 Ha. in einem Jahre.

[2]) Hier fehlen die Lootsengelder; das kommt vielleicht daher, dass an den Zwangslootsen ursprünglich im Entwurf gar nicht gedacht war. Denn der letzte Buchsatz im 2. Absatze ist in der Reichstagskommission eingeschaltet worden. Der Fall kommt wohl so selten in der Flösserei vor, dass dieser Mangel nicht erheblich in Betracht kommen kann. Jedenfalls sind nach diesem Paragraphen die Lootsengelder nicht besonders berechtigt.

Sechster Abschnitt.

Gerichtsstand.

§ 31[1]).

In bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten, in welchen durch die Klage ein Anspruch auf Grund der Bestimmungen dieses Gesetzes geltend gemacht ist, wird die Verhandlung und Entscheidung letzter Instanz im Sinne des § 8 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dem Reichsgerichte zugewiesen.

Zu § 31.

[1]) Vgl. § 138 Abs. 2 des Binnenschifffahrtsgesetzes; zur Anwendung des Abs. 1 desselben Paragraphen liegt hier nach den Motiven des Gesetzes genügender Anlass nicht vor. Soweit es sich um Streitigkeiten zwischen dem Flosseigenthümer und dem Frachtflösser handelt, wird übrigens diese Zuständigkeit schon meistens begründet sein, weil der zu Grunde liegende Vertrag auf Seite beider Betheiligten ein Handelsgeschäft ist. Gerichtsverfassungsgesetz § 101 No. 1; vgl. diesen Paragraphen nebst Anmerkungen bei § 138 des Binnenschifffahrtsgesetzes.

Siebenter Abschnitt.

Befähigungsnachweis.

§ 32.

Abs. 1. Der Bundesrath ist befugt, Bestimmungen über den Befähigungsnachweis der Flossführer zu treffen[1]). Bezüglich der Flösserei auf Wasserstrassen, auf welchen eine regelmässige Schifffahrt nicht stattfindet, steht diese Befugniss der Landesregierung zu[2]) [3]).

Abs. 2. Wer den Bestimmungen zuwider das Gewerbe eines Flossführers ausübt, wird mit Geldstrafe bis zu dreihundert Mark bestraft.

Zu § 32.

[1]) Vgl. § 140 des Binnenschifffahrtsgesetzes und die dortigen Bemerkungen. Auf der Elbe und Weser sind nach Art. 14 der Additionalakte zur Elbeschifffahrtsakte bezw. nach Art. II und III der Additionalakte zur Weserschifffahrtsakte die Flossführer hinsichtlich des Nachweises der Befähigung schon gegenwärtig den Schiffern gleichgestellt.

[2]) Auch diese Ausnahme entspricht der gleichen Ausnahme für die Binnenschifffahrt in Buchsatz 2 § 140 Abs. 1.

[3]) Dass natürlich die Schifffahrt in fremden Staaten auch durch dieses Gesetz nicht weiter berührt wird, braucht hier nicht noch besonders erwähnt zu werden.

§ 33.

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1896 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 15. Juni 1895.

(L. S.)

Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe.

Alphabetisches Sachregister.

Abandonnirung des Schiffes 39.
Abbringung des Schiffes, Kosten derselben 242.
Abfertigung des Schiffes — Reiseantritt 151.
Abgangshafen, Verklarung 74.
Abgelieferte Güter, deren Mass und Gewicht etc. 207.
Ablader und die Umladung 170.
Abladung der Güter u. Pfandrecht 304.
Ablauf der Vertragszeit im Schifffahrtsdienste 91.
Ableichterungskosten, Tragung derselben 209.
Ablieferung des Flosses, Folge derselben 386.
— des Gutes; Charakter derselben 189.
Ablieferungsort des Flosses 381.
— für geladene Güter 166.
Ablöhnung auf Schiffen 98.
Abnahme des Frachtgutes, Schadenersatz 202.
— nicht Ueber- und nicht Annahme von Gütern 204.
— unter Protest 205.
Abschätzung geborgen. Gegenstände 286.
— von Schäden in Havarie-grosse 261.
Abschätzungskosten in der Flösserei 392.
Abschlägige Zahlungen der Schiffsmannschaft, Ort derselben 94.
Abschrift der Eintragungen in das Schiffsregister 319.
— des Registerinhalts bei Heimathsort-Verlegung 325
Abschriften von Ladescheinen 222
Absender als Anspruchsberechtigter gegen den Schiffer 60, 62
— Arrest auf dessen Vermögen 150.
— des Flosses 371.
— nachträgliche Verfügungen desselben 110.
— Pflichten desselben 171.
— Pflichten desselben im Frachtvertrage 105.
— Selbsthilfe desselben 152.
— spätere Anweisungen nach dem Ladescheine 119.
Absender säumiger, Schadensersatz 161.
— Weigerung der Empfangsbescheinigung 126.
— theilweiser Rücktritt vom Vertrage 148, 149.
Abtretung der Frachtforderung und Pfandrecht 304.
Abtretungserklärung des Pfandgläubigers am Schiffe 338.
Abwägen in Häfen 90.
Abwendung einer dringenden Gefahr, Forderungen bevorrechtigte 293.
— des Sinkens des Schiffes 242.
Abwesenheit bei der Verrichtung von Diensten 90.
Abzug bei Reparaturkosten in Havariegrosse 262.
Abzugsrecht des Frachtführers 107.
Acceptant in Schifffahrtsgeschäften 84
Aeussere, erkennbare Mängel 227.
Aeusserlich erkennbare Mängel in der Flösserei 364.
— nicht erkennbare Mängel 202.
— nicht erkennbare Mängel, Haftung 191.
Aktiengesellschaft als Schiffseigner 10.
Aktien-Kommandite als Schiffseigner 10.
Aktien - Kommanditgesellschaft, Registerpflicht 321.
Allerheiligen, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Amtliche Löschung von Schiffen im Register 329.
Amtsgericht, Verklarungsgericht 71.
— zuständiges zur Aufstellung eines Dispacheurs 269.
Amtsvorsteher, Verklarung vor demselben 74.
Anbietung anderer Ladung innerhalb, gewisser Zeit 213.
An Bord 164.
Anbringung der zu leichternden Güter in das Leichterfahrzeug 246.
Anfahren gegen Brücken etc. 23.
Angaben falsche, Berichtigung derselben in der Flösserei 375.
— unrichtige über Verladegüter 171.

Angaben über Mass und Gewicht in den Frachtpapieren 206.
Angebrochene Tage bei der Ladezeit 142.
Angestellte Personen auf einem Schiffe 22, 33.
Anker 41.
— in der Flösserei 374.
— Kappen derselben 241.
— Reparaturkosten 261.
Ankerketten 41.
— Reparaturkosten 261.
Ankertaue, Kappen derselben 241.
Ankunft des Flosses, Pflichten des Flossführers 381.
— des Gutes, Rechte des Empfängers vor derselben u. nach derselben 112.
Ankunftsplätze ortsübliche in der Flösserei 383.
Anmeldung der Veränderungen im Register 324.
— Inhalt derselben zum Schiffsregister 321.
— von Forderungen an Schiffen 341.
Annahmeverweigerung der Güter 114. 179.
— in der Flösserei 382.
Annahmeverzug wegen des Gutes 114.
Anordnung des Schiffseigners, Einholung derselben 69.
Anslandsetzen der gefährdenden Güter 171.
Anspruch gegen den Schiffseigner 44.
Antritt der Reise, dauernde Verhinderung 212.
— der Reise, Verpflichtungen des Flossführers 372.
— der Reise, Verzögerung derselben 68.
— der Reise, vor—, Rücktritt des Absenders 150.
Anvertrauung eines Schiffes 20.
Anweisung des Ladeplatzes 120.
— des Löschplatzes 174.
— des Schiffers in Strafsachen 60, 62.
— rechtzeitige des Ladeplatzes 122.
Anweisungen, spätere des Absenders, nach dem Ladescheine 119.
Anwesenheit bei der Verklarung 72.
Anzeige der Ladebereitschaft 126.
— der Ladebereitschaft, Form derselben 127.
— der Löschbereitschaft 175.
— der Löschbereitschaft bei Leichterung der Güter 184.
— der Ueberliegetage 144.
— Versäumniss bei der Bergung und Hilfeleistung 288.
— wegen Ueberliegetage, Form derselben 146.
Arbeitstage bei der Ladung 135.
Armateur 19.
— Haft desselben 25.
Arrest auf das Vermögen des Absenders 150.
Art, Bezeichnung der Güter nach . . . Verlust 212.
— der Güter, Haft des Frachtführers 225.
— der Güter im Frachtvertrage 167.
Assecuradeur u. seine Befugnisse 25, 29.
Assekuranzprämie als Haftobjekt 41.
Aufbewahrungskosten in der Flösserei 392.
Auf Deck 164.
Aufdringung der Dienste bei der Bergung etc. 288, 393.
Aufenthalt der Wiederausladung 150.
Aufenthaltskosten am Zwischenorte 256.
Auffahren von Schiffen in Schleusen 47.
Aufgebot der Schiffsgläubiger wegen Veräusserung des Schiffes 304.
— für Schiffsgläubiger 341.
Aufgebotsverfahren nach der Civil-Process-Ordnung 306.
Aufkündigung des Dienstverhältnisses seitens des Schiffsmannes 99.
Auflagerung der Güter nach Verlust des Schiffes 215.
Auflösung des Dienstverhältnisses der Flossmannschaft 386.
— des Dienstverhältnisses des Flossführers 387.
— des Dienstverhältnisses des Schiffers 87.
— des Frachtvertrages 214.
Aufopferung bei grosser Haverei und Pfandrecht 310.
Aufrechnung in der Verjährung 315.
Aufstellung der Dispache 269.
Aufwärter auf Schiffen 33, 93.
Aufwendungen b. Berge- u. Hülfslöhn. 286.
Augenschein bei der Verklarung 76.
Ausbesserung des Schiffes und Reiseantritt 212.
— eines Schiffes, Recht hiezu 83.
— von Schäden in Havarie-grosse 261.
Auseinandersetzung wegen Havarie-grosse 257.
Auseisungskosten, Tragung derselben 209.
Ausfuhrverbot u. Antritt der Reise 213.
Ausführung des Frachtvertrages 103.
Ausgabe des Ladescheins, Wirkung derselben 222.
Aushändigung d. Frachtgutes, Charakter derselben 111.

Ausladung der Güter durch den Absender oder Empfänger, Haftung 194.
— der Güter im Einverständniss mit dem Empfänger 215.
Auslagen des Frachtführers, Verjährung 313.
— in der Flösserei 380.
Ausland, Pflichten des Schiffers im Ausland 63.
— Zwangsversteigerung eines Schiffes dortselbst, Einfluss auf die Pfandrechte 303.
— dort abgeschlossene Rechtsgeschäfte 43.
Ausländische Schiffe 17.
— Schiffe, deren Haft 39.
— Schiffe, Zwangsvollstreckung 344.
— Schiffe, Pfandrechte an solchen 39
— Schiffe, Zwangsvollstreckung in dieselben 39.
Auslandsdispachen 272.
Auslandsverklarungen, Werth derselben 80.
Auslaufen des Schiffes, Kosten 243.
Auslieferung der Güter, Einfluss auf die Bergungs- etc. Beiträge 289.
— der niedergelegten Güter 181.
Ausrüster 18.
— Haft desselben 25.
Ausrüstung des Schiffes 63.
— gehörige des Flosses 372.
Ausrüstungsgegenstände, Verlust derselben in der Flösserei 378.
Ausschluss d. Berge- u. Hilfslohnes 288, 393.
Ausschlussurtheil wegen Gläubigerpfandrechten 304.
(Im Texte des § 111 ist irrthümlich gesagt: Abschlussurtheil.)
Austrocknung der Güter, Haftung 194.
Ausübung des Schiffer- u. Maschinistengewerbes 348.
Auswanderergepäck 229.
Auszahlung des Schiffsvolkes 98.
Ausserkontraktliche Schäden, Haft für dieselben 24.
Ausserordentliche Opfer bei der Haverei 234.
Avalist 84.
(Im Texte Seite 84 ist fälschlich von „Aval" die Rede.)

Backsteinnachen 13.
Badeanstalten 13.
— Anfahren gegen dieselben 23.
Baden, Feiertage nach Binnenschifffahrtsrecht 329.
Badische Verordnung üb. das Binnenschifffahrtsgesetz 329.
— Verordnung über die Führung der Schiffsregister 329.
Bagger 13.
Baggereinrichtungen 13.
Bedrohtes Schiff 284.
Beeidigung d. Schiffers in Verklarungssachen 72.
Befähigungsnachweis in der Flösserei 397.
— von Schiffern 348.
Befriedigung der Gläubiger durch Forderungen und Pfandrecht 305.
— des Gläubigers wegen Bergung etc. 289.
Befugnisse, gesetzliche und nautische, dem Schiffseigner gegenüber 86
Beginn der Ladezeit 129.
— der Verjährung 313.
Begleitpapiere des Schiffes 105, 106.
Begrenzung der Haft für Bergung und Hilfeleistung 290.
Behörde im Sinne des Gesetzes 350.
— im Sinne des Gesetzes in Baden 329.
Beitragspflicht bei der grossen Haverei 240.
— Berechnung derselben bei Gütern 265.
Beitragspflichtiger Gegenstand zur Havarie-grosse, Verlust 267.
— persönliche Haft desselben 273.
Bekanntmachung, öffentliche, über Niederlegung 179.
Beleidigung, grobe, des Schiffsmannes 100, 101.
Belohnungen des Schiffers 71.
Bemannung der Flösse, hinreichende 372.
— hinreichende, des Schiffes 63.
Benachbarte Orte im Schiffsverkehr 347.
Benachrichtigung der Ladungsbetheiligten 70.
— d. Empfängers, Form derselben 181.
— des Empfängers von der Niederlegung 179.
— des Flossherrn 378.
— in der Flösserei 382.
Benzinschiffe im Register 322.
Berechnung der Beitragspflicht zur grossen Haverei bei Gütern 265.
— der Distanzfracht 207.
— der Vergütungen und Beiträge zur Havarie-grosse 257.
— der Ladezeit 129.
— der Liegezeit bei mehreren Teilverfrachtern 158.
— der Löschzeit 177.

Berechnung d. Berge- u. Hülfslohnes 285, 286.
— des Liegegeldes 142.
— der Lohntermine 98.
— der Ueberliegezeit 140.
Bergelöhne, bevorrechtigte 293, 313.
Bergelohn, Ausschliessen desselben 288. 393.
— in der Flösserei 392.
— -Berechnung, einflussreiche Momente 392. 393.
— der Flossmannschaft 392.
— Umfang desselben 285.
Bergung, Aufdringung der Dienste 288.
— Gerichtsstand 346.
— Mehrheit von Bergern 287, 393.
— und Hülfeleistung 282—292.
— und Hülfeleistung in d. Flösserei 392.
— und Hülfeleistung, Unterscheidung Beider 285.
— und Hülfskosten, einschliesslich Berge- u. Hülfslöhne, bevorrechtigte 293, 313.
— und Landesgesetzgebung, künftige 292.
— dazu beauftragte Leute 288.
— und zollpflichtige Gegenstände 395.
Berichterstattungspflicht d. Schiffers 70.
Berichtigung der Beitragspflicht bei Havarie-grosse 275.
— falscher Angaben bei der Flösserei 375.
Berufsgenossenschaften, Forderungen, bevorrechtigte 294.
Beschädigte Gegenstände, Wiederherstellung derselben bei der Havereitheilung 240.
Beschädigung bei grosser Haverei und Pfandrecht 310.
— des Frachtgutes 106.
— d. Frachtgutes, Beginn derselb. 190.
— des Frachtgutes, Haftung 186.
— des Gutes, Abnahme nach der ... 202.
— der Ladungsgüter, bevorrechtigte Forderungen 293.
— des Schiffes und Pfandrecht 310.
— des Schiffes und Reiseantritt 212.
— in der Flösserei 388, 364.
— von Gütern, erkennbare 227.
— des Flosses 378.
— des Schiffes 70.
Beschaffenheit der Güter, Haft des Frachtführers 225.
— natürliche, des Gutes 362.
— schlechte von Gütern, erkennbare 227.
Bescheinigung der Löschplatzanzeige, Verweigerung derselben 176.
Beschleunigung der Frachtreise 164.
Beschränkte Haft des Schiffseigners 37.
— Gesellschaften mit, Registerpflicht 321.
Beschränkung der gesetzlichen Befugnisse des Schiffers 85.
— der Haftpflicht für Frachtgüter 188.
Beschränkungen, einzelne, der Haftung des Frachtführers 193.
Besitz eines Schiffes 20.
Besondere Haverei 231, 237.
— Zusammenfallen mit grosser 240.
— Schifffahrtskosten im Gegensatz zu regelmässigen Kosten 210.
Bestimmt auf ein Schiff 39.
— zur Schifffahrt 9, 14.
Betheiligte, Verschulden derselben bei der grossen Haverei 238.
Betrug, Auflösung des Dienstverhältnisses des Schiffsmannes 100.
Bevorzugte Forderungen der Schiffsgläubiger 293.
Bewachung des Schiffes, Kosten derselben und Havarie-grosse 243, 253.
Bewachungskosten des Schiffes, bevorrechtigte 295.
Beweis der Verschuldung bei Zusammenstoss 278.
Beweisaufnahme, Verklarung 72.
Beweislast bei Schadensersatz für Frachtgüter 187.
— der Verschuldung 31.
— des Schiffers wegen böswilliger Handlungsweise 52.
Beweismittel bei der Verklarung 72.
Beweistermin bei der Verklarung 72.
Beweisvermuthung für Schäden 195.
Bezeichnung der Güter, Haft 225.
— des Schiffes im Ladeschein 218.
— unrichtige, der Waaren 172.
Bijouterien, Haftung für dieselben 193.
Binnengewässer 9.
Binnenrheder 10.
Binnenschiff 12.
Binnenschiffer, Unterschied vom Seeschiffer 61.
Binnenschifffahrt 13.
Binnenschiffs-Registerordnung in Preussen 326.
Blanko-Ladescheine 221.
Bösliche Handlungsweise bei der Bezeichnung der Güter 225.
— Beispiele aus der Spruchpraxis 107.
— der Schiffsbesatzung, Verschulden nach § 3 30, 31.
— des Frachtführers 227, 106, 107.
— des Schiffers als Schiffseigner 38, 51.

Bösliche Handlungsweise einer Person der Schiffsbesatzung u. Schäden 203.
— in der Flösserei 375.
Boote 41.
— Verwendung derselben 286.
Boydoks 14.
Bremen, Schiffsregister 334.
Bruch, Haftung für denselben 194.
Brücken, Anfahren gegen dieselben 23.
— Antreiben an dieselben, Versicherung 34, 36.
Brückengelder, bevorrechtigte 293, 313.
— Tragung derselben 209.
Brückenjoch, flaches 47.
Bruttofracht, Gegenstand des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger 296.
Bundesstaaten, Centralbehörden 197.
Bürgermeister, Verklarung vor demselben 74.
Centralbehörde, Verordnungsrecht 350.
Centralbehörden der Bundesstaaten, betreffend Mindermaass 197.
Charfreitag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Chartre-Vertrag 121.
Christihimmelfahrtstag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Christtag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Commanditgesellschaft als Schiffseigner 10.
Dampfkessel - Revisionsatteste in Preussen 327.
Dampfschiffe, Registerpflicht 316
Darlehen des Schiffseigners, Haft 56.
Dauer der Ladezeit 129.
— der Ladezeit bei mehreren Ladeplätzen 120.
— der Löschzeit 175, 176.
— des Pfandrechtes 304.
Dauernde Verhinderung der Fortsetzung der Reise 214.
— Verhinderung des Reiseantrittes, Charakter derselben 212, 213.
Decken und Schadenhaftung 195, 196.
Deckladungen, Haftung f. dieselbe 193.
Delikte, deren Folgen in der Schifffahrt 23.
Deponirung bei Gericht, Einfluss 211.
Diamanten, Haftung f. dieselben 193.
Dichte Wände, Trennung d. Güter 198.
Diebstahl, Auflösung des Dienstverhältnisses d. Schiffsmannes 100.
— im Hafen 71.
— s-Schäden 196.
Dienstantritt d. Flossmannschaft 386.
— der Schiffsmannschaft 95.
— verschuldet od. unverschuldet 96.
Dienstaufdringung u. Berge- u. Hilfslohn 288, 393.
Dienstbücher d. Schiffsmannschaft 66.
Dienstherr, Einholung seiner Ansichten 368, 371, 378.
Dienstobliegenheiten des Schiffers, bevorrechtigte Forderungen 294, 313.
— des Schiffers, Haft 38.
— des Schiffsmannes 97.
Dienstverhältniss d. Flossmannschaft, Auflösung desselben 386.
— des Flossführers 384.
— des Schiffers 87.
— des Schiffsmannes, Aufkündigung desselben 99.
Dienstverrichtungen der Schiffsbesatzung, Verschuldungen auf Grund derselben 32.
— des Schiffers 60.
— Rückwirkung auf die Haftfrage 22.
Dienstverträge, Forderungen, auf Grund derselben bevorrechtigte 293, 313.
Dienstvertrag des Schiffsmannes 99.
Dinglich Berechtigte am Schiffe 12.
Dispache, Aufstellung derselben 269.
— und Schadenumfang 245.
— Verzögerung derselben 270.
Dispachekosten 257.
Dispacheur, Begriff desselben 269.
Distanzfracht bei Einstellung der Fortsetzung der Reise 214.
— Charakter und Berechnung derselben 207.
— wegen jeweiliger Unterbrechung 216.
Dringende Fälle wegen gefährdender Güter 174.
Drohende Gefahr u. grosse Haverei 251.
droit de suite 111, 119.
Dubassen 14.
Durchfuhrverbote, Antritt d. Reise 213.
Durchgehende Ladescheine 220.
Eid bei der Verklarung 76.
Eigene Rechnung, bei der Schiffsbenützung 15,
Eigenthumswechsel und Registerpflicht 325.
Einfache Ladescheine 220.
Einfuhrverbot u. Antritt d. Reise 213.
Einkommensteuer, Einfluss auf den Gerichtsstand 57.
Einrichtungen in der Flösserei 381.
Einschränkung der Haftung f. Frachtgüter 188.
Eintragung von Veränderungen im Register 324.
Eintragungsbewilligung des Pfandgläubigers am Schiffe 338.

Ein- u. Auslaufen ein. Schiffes, Kosten 243.
Einrichtung des Schiffes 63.
Einrichtungen örtliche und Löschplätze 174.
Einstellung der Reise 70.
— und Veränderung der Reise in der Flösserei 378.
Einziehung der Frachtgelder durch den Schiffseigner u. Pfandrecht 304.
— der Güter 171.
Eis, Ablieferung bei demselben 210.
Eisenbahngewicht bei Kohlen 224.
Eisenbahnverkehr, Schiffsbetriebe im Anschluss an 347.
Eisgangsgefahr, Abwendung 243.
Eisgefahr, Einfluss a. d. Ladezeit 129.
— Einfluss auf Nacht- u.s.w. Arbeit 165.
— Wirkung auf die Löschzeit 177.
Empfänger als Anspruchberechtigter 60, 62.
— des Flosses 371.
— des Flosses, unbekannt 381.
— Erklärung wegen Ueberliegezeit 178.
— Nichtannahme der Ladung 177.
— Rechte desselben im Frachtvertrage 112.
— der Schiffsgüter, unbekannter 113.
— Verhaltungs- und Sicherungsmassregeln desselben 112.
Empfangslegitimation für das Frachtgut 119.
Empfangschein 220.
Emspunten 14.
Englisch-amerikanisches System in der Haft 55.
Englische Gesetzgebung, Haft 37.
Englisches Recht für Schiffer, die Schiffseigner sind 47.
Entdeckung, Einfluss auf Schadensersatz 202.
Entlassung der Flossmannschaft 387.
— sofortige, in der Flösserei 385.
Entschädigung, Einziehung durch den Schiffseigner 34.
— wegen Rücktritt 147.
Entschädigungsansprüche d. Schiffers aus Dienstvertrag 88.
Entwendung, Auflösung des Dienstverhältnisses d. Schiffsmannes 100.
Erbauung, Zeit und Ort derselben im Register 321.
Erfüllung, unvollständige, mangelhafte, in Dienstobliegenheiten 37.
Erhaltung geborgener Gegenstände 286.
Erhaltungskosten in der Flösserei 392.
Erkennbare Mängel, äusserliche 227.
Erklärung des Empfängers wegen Ueberliegezeit 178.
Erleichterung der Schiffe 184.
— des Schiffes, Kosten und Ueberwinterung 243.
— im regelmässigen Verlaufe der Reise 242.
Erlöschen des Pfandrechtes 303.
— des Pfandrechts am Flosse 388.
Errettung aus Gefahr b. d. Haverei 231.
Ersatz der zur Ladung versprochenen Güter 166.
— des Pfandrechtsobjektes 310.
Erschwerte Lage des Schiffes 167.
Erwerber des Schiffes, Aufgebotsverfahren 306.
— des Schiffes, Registerpflicht desselben 324.
— einer Pfändungsforderung an einem Schiff 338.
— mit Beträgen wegen Bergung etc. belasteter Güter 289.
Ewer 14.
Executionssystem bei der Haft 55.
Explosion, Haftung für dieselbe 173.
Explosive Stoffe, Verkehr mit denselben 172.

Fachblatt, Veröffentlichung v. Zwangsvollstreckungen in Schiffe 341.
Fähren 13.
Fälligkeit der Forderung, Einfluss auf die Verjährung 313.
Fahranstalten 347.
Fahrgeld der Reisenden als Gegenstand des Pfandrechtes von Schiffsgläubigern 299.
Fahrgeldforderung, Verjährung 313.
Fahrlässigkeit, grobe, des Schiffers 52.
— grobe, Haftung 192.
Fahrtüchtigkeit des Schiffes, Haft des Schiffseigners 64.
— des Schiffers, gehörige 63.
Fahrzeuge, Beschädigung derselben, Ersatz 286.
Fakturen als Unterlage einer Dispache 269.
Fautfracht b. Theilverfrachtung 155, 159.
— rechtlicher Charakter 147.
— und Schlepplöhne 148.
Fehlerhafte Führung des Schiffes 38.
— Führung des Schiffes 51.
Feiertag auf der Reise 165.
Feiertage, allgemeine, Ablieferung der Güter 210.
— allgemeine, bei der Löschzeit 175, 177.
— bei der Ladung 126.
— nach Binnenschifffahrtsrecht in Baden 329.

Feiertage, nicht gesetzliche 128.
Festfahrung des Schiffes 242.
Festlegung des Flosses 382.
Festsetzung des Berge- und Hülfslohnes 285, 286.
Feststellung des Verlustes oder der Beschädigung durch Feuer, 196, 202.
Feuersgefahr, Leichterung des Schiffes 185.
Feuergefährliche Stoffe, Verkehr mit denselben 172.
Feuergefährlichkeit der Güter 172.
Fischereischiffe 12.
Fischerkähne 13.
Fischerpolken 14.
Flösse, Beschädigung durch dieselben 388.
— Unfälle auf denselben 386.
Flösserei, Haftung für den Schaden 360.
— Annahmeverweigerung 382.
— äusserlich erkennbare Mängel 364.
— Befähigungsnachweis 397.
— Begriff derselben 366.
— Bergung 392.
— Einstellung der Reise 378.
— Gerichtsstand für Klagen 397.
— Kündigung, Entlassung 385.
— ortsübliche Ankunftsplätze 383.
— Verhinderung der Reise, Folgen 378.
— Verlust von Ausrüstungsgegenständen 378.
— Reiseantritt u. deren Fortsetzung 358.
— u. Verjährung, Beginn derselben 396.
— widerrechtliche 397.
— Zahl und Rang der Hölzer 375.
Flössereigesetz 355—397.
Flössereivertrag, natürl. Beschaffenheit des Vertrages 362.
Floss, Ablieferung desselben, Folgen 386.
— Ablieferungsort desselben 381.
— Begriff desselben 366, 369.
— Empfänger desselben unbekannt 381.
— Erlöschen des Pfandrechts 388.
— geschlossenes, Begriff desselben 388, 391.
— Pfandrecht an demselben 388, 390.
— Verlassen desselben durch die Flossmannschaft 386.
Flossbeschädigungen 378.
Flosseigenthümer, persönliche Haft 388.
Flossführer, Begriff desselben 368.
— verschiedene Arten desselben 368.
— Dienstverhältniss desselben 384.
— Entlassung, Kündigung desselben 385.
— ordentlicher 371.
— Pflichten desselben 371.
Flossführer, Rechtsgeschäft desselben 384.
— Schadenersatzklage 388.
— u. Frachtflösser in einer Person 378.
— Verhaltungsmassregeln 378.
— Verpflichtungen vor Antritt der Reise 372.
— Vertretungsrecht 384.
Flossherr, Benachrichtigung, fortgesetzte desselben 378.
Flossmannschaft 371.
— Auflösung des Dienstverhältnisses, Entlassung 386.
— Dienstverhältniss 386.
— Pflichten derselben 386.
— und Bergelohn 392.
— und Beschädigungen 388.
Flossmeister 368.
Flosstheile, Versicherung derselben 386.
Flossveräusserung 388.
Folgen des Zusammenstosses von Schiffen 277.
Force majeure, Einfluss auf die Haftung 190.
Forderung als Gegenstand des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger, Umfang derselben 297.
Forderungen, Anmeldung derselben an Schiffe 341.
— der Schiffsgläubiger, Bevorzugte 293.
Forderungsberechtigte am Schiffe 12.
Formular für Schiffsregister in Preussen und Baden 330—332.
Fortsetzung der Flössereireise 358.
— der Reise, dauernde Verhinderung daran 214.
— der Reise, Verzögerung derselben 68.
Fortune de mer, Haft derselben 38.
— de terre 41.
Fracht, Begriff derselben 105.
— Gegenstand des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger 296.
Frachtanspruch, Einfluss auf denselben 206.
Frachtbrief, Angaben über Maass und Gewicht etc. 206.
— Inhalt desselben 105.
— rechtliche Bedeutung im Schifffahrtsrecht 104.
Frachtfahrt b. Schiffsgläubiger-Pfandrechten 297.
— Einfluss auf die Rangfolge der Schiffsgläubigerpfandrechte 299.
Frachtflösser, Rückgriff wegen Beschädigung 388.
— und Flossführer in einer Person 378.
Frachtforderung, Abtretung derselben und Pfandrecht 304.

Frachtforderung, Einziehung derselben durch den Schiffseigner und Pfandrecht 304.
— Einziehung des Schiffes 80.
Frachtführer 10, 11, 19.
— Abzugsrecht desselben 107.
— Begriff desselben 103.
— Beschränkungen, einzelne, der Haftung 193.
— Beweislast bei Schadensersatzfällen 187.
— dessen Haftung und die Versicherungs-Gesellschaften 187.
— Forderung desselben aus dem Frachtvertrag, Verjährung 313.
— Garantieen desselben 115.
— Haft für Ausrüstung etc. des Schiffes 64.
— mehrere, Garantieen derselben 116.
— mehrere, Haftung derselben 109.
— nicht Zeichner des Ladescheines 111.
— Pfandrecht desselben 115.
— Recht der Selbstausladung der Güter 151.
— Rechte bei der Ablieferung nach dem Ladeschein 119.
— Rechte desselben nach Antritt der Reise 151.
— Regress desselben gegen seinen Nachmann 110.
— Rücktrittsrecht 147.
— Sorgfalt eines gewöhnlichen 225.
— Umfang der Haftpflicht 186.
— und Schiff 121.
— und Schiffer 10.
— Wirkung seiner Genehmigung 171.
— Zusätze im Ladeschein 223.
Frachtgeld, ausstehendes und Pfandrecht 304.
Frachtgeschäft 102—230.
— in der Flösserei 357.
Frachtgut, Aushändigung desselb. 111.
— Schaden nach Abnahme 202.
— Verlust des Pfandrechtes 117.
— Verlust oder Beschädigung desselben 106.
Frachthaft des Schiffseigners 42.
Frachtpapiere in der Flösserei 375.
Frachtversicherung 208.
Frachtvertrag, Forderungen aus demselben, Verjährung 313.
Frachtverträge, Abschluss derselben durch den Schiffer 80.
— verschiedenen Inhaltes 121.
Frachtzahlung 114.
— und Frankotransport 115.
— Verweigerung derselben 171.
Frankolieferung, Einfluss auf das Pfandrecht 211.
Frankotransport u. Frachtzahlung 115.
Französisches Recht, Haft 55.
Frei Schleppen und Leichtern, Verträge dieses Inhaltes 144.
Freiwillige Veräusserung des Schiffes, Einfluss auf die Pfandrechte 304.
Fremde Gesetzgebung 17.
— Rechnung bei der Schiffsbenützung 15.
Frohnleichnamstag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Frost als Verkehrseinstellungsgrund 92.
— und Rücktritt des Absenders 152.

Galeren 14.
Galler 14.
Gallerte 14.
Garantieen der Registerpflicht 325.
— des Frachtführers 115.
— sachliche, bei Berge- und Hilfslohn 289.
Gattung, Bezeichnung der Güter nach Verlust 212.
— der Güter, Haft d. Frachtführers 225.
— der Güter im Frachtvertrage 167.
— der Schiffe im Register 321.
Geborgene Gegenstände in der Flösserei 392.
— Gegenstände, Kosten für Aufbewahrung derselben 286.
— Gegenstände, Zurückbehaltungsrecht 289.
— Güter, Auslieferung derselben 289.
Gebühren bei Bergung u. Hilfeleistung in der Flösserei 392.
— der Verklarung 72, 78.
— der Verklarung in der Flösserei 380.
Gefährdung des Schiffes durch die Güter 171.
— von Leben und Gesundheit des Schiffsmannes 101.
Gefahr, Beschaffenheit derselben bei der Haverei 235.
— dringende, Forderungen um dieselbe abzuwenden, bevorrechtigte 293.
— drohende und grosse Haverei 251.
— Einfluss auf Berge- u. Hilfslöhne 286.
— in derselben befindliches Schiff 282.
Gefahren, die mit einer gewissen Beförderungsweise verbunden sind 193.
Gefässe, geschlossene, Güter in denselben 225.
Geflösstes Holz 388, 391.
Gegenforderungen, Verjährung 315.
Geld im Flössereivertrag 360.

Geld, Schadenberechnung bei Havarie grosse 258.
— und grosse Haverei 266.
Gelder, Haftung des Frachtführers 186.
Gelegenheitliche Schadenfolgen 27.
Geltendmachung des Pfandrechts des Vergütungsberechtigten 273.
Gemeinde-Forderungen weg. Krankenhilfe, bevorrechtigte 294.
Gemeiner Handelswerth bei der Haftung 192.
Gemeinsamkeit derjenigen, welche die Gefahr abwenden 237.
— der Interessen bei der Haverei 235.
Genehmigung des Frachtführers und deren Wirkung 171.
Genossenschaft als Schiffseigner 11.
— eingetragene, Registerpflicht 321.
Gepäck, Rettung desselben auf dem Schiffe 97.
Gepäckstücke, Pfandrecht an denselben 229.
Gepackte Güter b. d. Ladung 162, 164.
— Güter bei der Löschung 183.
Geräthschaften, Beschädigung derselben, Ersatz 286,
— Sicherstellung derselben 97.
— Tüchtigkeit derselben auf dem Schiffe 64.
— Versicherung derselben in der Flösserei 386.
Geraubte Schiffe, Verwendung derselben 21.
Gerettete Gegenstände, Aufbewahrung etc. derselben 286.
— Gegenstände in der Flösserei 392.
— Güter, Auslieferung derselben 289.
Gerichtlich beglaubigte Urkunde für Schiffsregister 339.
— ernannte Sachverständige bei Schäden 202.
Gerichtskosten bei der Verklarung 79.
Gerichtsstand des Schiffseigners 56.
— in der Flösserei 397.
— für Schifffahrtssachen 346.
Gerichtsvollzieher und Zwangsvollstreckung am Schiffe 340.
Geschäfte des Flossführers 384.
— des Schiffers 70.
— des Schiffers, Forderungen aus denselben, bevorrechtigte 293, 313.
Geschäftsniederlassung und Heimathsort des Schiffers 56, 58.
Geschäftsstunden, ortsübliche, bei der Ladebereitschaft 126.
Geschäftsvornahme durch den Schiffer 80.
Geschlossene Gefässe, Güter in denselben 225.
Geschlossenes Floss 388, 391.
Gesammtverfrachtung des Schiffes, Löschung desselben 174.
Gesellschaft mit beschränkter Haft, Registerpflicht 321.
— mit beschränkter Haftpflicht als Schiffs-Eigner 11.
— persönlich haftende, Registerpflicht 321.
Gesellschaften, Registerpflicht 320.
Gesetzliche Befugnisse des Schiffers dem Schiffseigner gegenüber 86.
Gestohlene Schiffe, Verwendung derselben 21.
Gesundheitsverletzung in der Schifffahrt 23.
Getreideinteressenten u. Zusammenladung 201.
Getreide, Mindergewicht 199.
Gewährleistung des Schiffseigners 45.
— von Rechtsgeschäften d. Schiffers 87.
Gewalt, höhere, Einfluss auf die Haftung 190.
Gewerbegericht, Zuständigkeit in Schifffahrtssachen 60.
Gewerbesteuer, Einfluss auf den Gerichtsstand 57.
Gewerbsmässige Flösserei 370.
— Verwendung von Schiffen 12.
Gewicht, Bedingungen der Güter nach . . . 206.
— im Ladeschein, Haft f. solches 223.
Gewichtsverminderung der Güter 207.
Gewinn, entgangener, wegen Umladung 170.
Gewöhnliche Frachtführer, Sorgfalt derselben 225.
Giehren 14.
Gierponten 13.
Giftige Stoffe, Verkehr mit denselben 172.
Glaube, guter, des Beitragspflichtigen bei der Havarie grosse 273.
— guter, wegen Auslieferung von Gütern, welche für Bergung etc. haften 290, 388.
Glaubhaftmachung angemeldeter Schiffsforderungen 341.
— des Inhalts des Schiffsregisters 322.
Gläubiger, Bezeichnung desselben im Register für Pfandrechte 335.
— Verwendung der Frachtforderung zu ihrer Befriedigung und Pfandrecht 305.
Glaubwürdigkeit des Inhalts der Schiffsregister 338.

Gold, Haftung für dasselbe 193.
Gondeln 16.
Grobe Fahrlässigkeit des Schiffers 52.
— Fahrlässigkeit, Haftung 192.
Grösse des Antheils am Schiff im Register 321.
Grosse Haverei 231.
— Haverei und Pfandrecht 310.
— Haverei u. Schifffahrtsunkosten 210.
— Haverei und Ueberwinterung 243.
— Haverei, Umfang derselben 241.
— Havarie, Verklarung 73.
— Haverei, Zusammenfallen mit besonderer . . . 240
Grundstücke, Beschädigung derselben, Ersatz 286.
Gütereinziehung 171.
Güter, Gefährdung des Schiffes durch dieselben 171.
Güterschiffe 12.
Guter Glaube, Auslieferung von Gütern, welche für Bergung etc. haften 290.
— Glaube des Beitragpflichtigen bei der Havarie grosse 273.
— Glauben in der Flösserei 388.
Gutgewicht bei Gütern im Ladeschein 225.
Gutgläubiger Eintrag im Schiffsregister 339.
Gutsannahme 113.

Hafen, Verhalten des Schiffers 71.
— -Gebühren und Ueberwinterungskosten 243.
— -Gelder, bevorrechtigte 293, 313.
— — Tragung derselben 209.
— -Plätze, Leichterschiffe an solchen 168.
— -Polizei-Dampfer 13.
— -Verkehr und Havarie-grosse 258.
Haft, beschränkte, des Schiffseigners 37.
— persönliche, des Beitragspflichtigen zur Havarie-grosse 273.
— persönliche, des Flosseigenthümers 388.
— des Schiffseigners 22.
— für die Bezeichnung der Güter 225.
— für Reisegepäck 228.
— persönliche, des Schiffseigners 38.
Haftmilderung des Schiffseigners 34.
Haftpflicht des Frachtführers, Umfang derselben 186.
— für Frachtgüter, Ablehnung derselben 188.
Haftung des Frachtführers für seine Leute 109.
— für die versäumte Lieferzeit 108.
Haftung für Frachtgüter, Möglichkeit ihrer Einschränkung 188.
Haftumfang derselben 227.
Halbe Verhüllungen, Verpackung durch dieselben 226.
Hamburg, Schiffsregister 334.
Handelsgebrauch im Frachtgeschäfte 102.
Handelsgesellschaft als Eigner des Schiffes im Register 321.
— offene, Registerpflicht 321.
Handelskammer, Zuständigkeit in Schifffahrtssachen 346.
Handelswerth, gemeiner, bei der Haftung 192.
— gemeiner, im Frachtverkehr 106.
Handlungsweise, bösliche, bei Bezeichnung der Güter 225.
— bösliche, der Schiffsbesatzung 28.
— bösliche, des Frachtführers 227.
— bösliche, in der Flösserei 375.
Hauptschiff und Leichterschiff, Löschen derselben 184.
Haverei 231—276.
— Begriff derselben 231.
— besondere 231.
— Verschulden Dritter und Betheiligter 238.
— Zusammenfallen der grossen mit der besonderen 240.
— grosse, Beitragspflicht 240.
— grosse und Pfandrecht an Ladungsgütern 312.
— grosse und Ueberwinterung 243.
— grosse, Umfang derselben 241.
— kleine und partikuläre 234.
Havereibeiträge 293, 313.
— Zusammenhang derselben mit der Sache 241.
Havereibeitragspflichtige Güter, Verkehr in denselben 275.
Havereien, muthwillige, Steuerung derselben 244.
Havereisachen, Gerichtsstand 346.
Havereibeitragspflichtiger Gegenstand, Verlust desselben 267.
Havarie-grosse, Auseinandersetzung 257.
— persönliche Haft des Beitragspflichtigen 273.
— Schadenberechnung 258.
— Sicherstellung und Berichtigung der Beitragspflicht 276.
— und Schifffahrtsunkosten 210.
— Vertheilung bei Schleppschiffen 53.
Hebung des Schiffes, Kosten derselben 21, 242.
Heimathsort des Schiffers 56.

Heimathsort im Register 320, 321.
— Verlegung desselben u. das Register 325.
Heizer 93.
Heuer der Schiffsbesatzung und grosse Haverei 266.
Heuerforderungen des Schiffers, bevorrechtigte 295.
Hinterlegung des Beitrags an der Beitragspflicht in Havarie-grosse 276.
Hinterlegungsstelle, öffentliche, in Havarie-grosse 276.
Hochwasser, Ablieferung der Güter 210.
— Einfluss auf Antritt der Reise 154.
— Einfluss auf die Ladezeit 129.
— Einfluss auf die Löschzeit 177.
— und Dienstzeit des Schiffers 92.
Höhere Gewalt 28.
— Gewalt, Einfluss auf die Haftung 190.
— Gewalt im Flössereivertrag 361.
— Verwaltungsbehörde, Ladezeit 129.
Hölzer, Zahl und Art derselben in der Flösserei 375.
Holländische Gesetzgebung, Haft 37, 55.
Holz, geflösstes 388, 391.
Hülfeleistung, Aufdringung der Dienste 288.
— beauftragte Leute 288.
— Gerichtsstand 346.
— in der Flösserei 392.
— Mehrheit von Hülfeleistenden 393.
— Mehrheit von Personen 287.
— und Landesgesetzgebung, künftige 292.
— und zollpflichtige Gegenstände 395.
Hülfskosten, bevorrechtigte 293, 313.
Hülfslohn, Ausschliessen desselben 288, 393.
— Umfang desselben 285, 286.
Hülfslohnberechnung, einflussreiche Momente 392, 393.
Hülfslöhne bei Schiffsrettung 283.
— bevorrechtigte 293, 313.
Hülfsmannschaft, Kosten derselben 83.
Hülfsmannschaften, Kosten derselben 243.
Hülfs- und Bergelohn, Pfandrecht 394.

Im Ganzen verfrachtetes Schiff, Ladung desselben 120.
Indossant in Schifffahrtsgeschäften 84.
In Gefahr befindliches Schiff 282.
Inhaber-Ladescheine 221.
Inhalt der Anmeldung zum Schiffsregister 321.
— des Schiffsregisters 322.
— unbekannt 118.
Inlandsdispachen 272.
Innerer Verderb, Haftung für denselben 194.
Interimsquittung 220.
Inventur auf Binnenschiffen 40.
Italienische Gesetzgebung, Haft 37, 58.
— Recht 22.
Juristische Person, Registerpflicht 321.
Juwelen, Haftung für dieselben 193.

Kähne 15.
Kahn, Rettungsarbeiten auf demselben 97.
Kahnrheder 10.
Kanäle 14.
Kanalgelder, bevorrechtigte 293, 313.
— Tragung derselben 209.
Kapitän 61.
Kasko-Versicherung u. die Haft 34, 36.
Kasuelle Unrichtigkeiten der Begleitpapiere 106.
Kaufgeld, Einziehung desselben und Pfandrecht 305.
Kausaler Zusammenhang zwischen Handlungen u. Schadensersatz 197.
Kellner 33.
Kenntnissgeben von der Auflagerung 215.
Ketten in der Flösserei 373.
Klassificirung der Schiffe 66.
Klausel wegen der Ladebereitschaft 127.
Kleine Haverei 234.
Kleinschiffer und deren Haft 47.
Köche 33.
Körperverletzung in der Schifffahrt 23.
Kohlen, Mindermaass 199.
Kollision von Schiffen, vergleiche Zusammenstoss, Kollision von See- und Flussschiffen 24.
Kommanditgesellschaft, Registerpflicht 321.
Kommissionär, Forderungen desselben, Rang derselben 117.
— deren Pfandrecht an Ladungsgütern 312.
Kompensationsforderungen, Verjährung 315.
Konfiskation von Frachtgütern 171.
Konkurs und Ladescheinausgabe 222.
Konstanz, Amtsgericht, Registergericht für den Bezirk des Landgerichts Konstanz 329.
Konsuln als Verklarungsbeamte 80.
— Haftung für dieselben 186.
— Schadenberechnung bei Havariegrosse 258.
— und grosse Haverei 266.
Kontraktbruch im Schifffahrtsdienste, Verleitung hiezu 91.

Konventionalstrafe im Frachtvertrage 108.
Kostbarkeiten im Flössereivertrag 360.
Kosten bei der Verklarung, Ersatz derselben 73, 78.
— der Aufbewahrung etc. geborgener Gegenstände 286.
— der Auseinandersetzung wegen Havarie-grosse 257.
— der Behörden bei der Bergung und Hilfeleistung in der Flösserei 372.
— der Besichtigung durch Sachverständige 206.
— der Güterverbringung an Bord 162.
— der Hebung und Abbringung 243.
— der Ladung und Wiederausladung beim Vertragsrücktritt 150.
— der Leichterung des Schiffes und Ueberwinterungskosten 243.
— der Rückreise des gekündigten Schiffers 88.
— der Verklarung in der Flösserei 380.
— der Vorbereitung der Reise und der Wiederausladung 216.
— der Zuzaehlung, Zumessung der Güter 223.
— des Ein- und Auslaufens des Schiffes 243.
— des Zwangsverkaufs des Schiffes, bevorrechtigte 295.
— durch Liegenbleiben 254.
— einer Feststellung des Schadens durch Sachverständige 203.
— im Sinne des Forderungsrechtes als Gegenstand von Schiffsgläubigerpfandrechten 299.
— zur Havereivertheilung 231.
Kostenvorschüsse bei der Verklarung 78.
Krahnengelder, Tragung derselben 209.
Krankenkassenforderungen, bevorrechtigte 294.
Krankheit, abschreckende des Schiffsmannes 100.
— als Reiseverhinderung 68.
— des Schiffers 91.
Krankheitserregung, Haftung für dieselbe 173.
Kreditirte Lohnforderungen der Schiffsmannschaft 95.
Krieg, Einfluss auf Antritt der Reise 154.
— und Dienstzeit des Schiffers 92.
Kriegsfall, Einfluss auf Nacht- u. s. w. Arbeit 165.
— und Antritt der Reise 213.
Kriegsschiffe 15.
Kundgabe des Anspruchs auf Fracht bei Stückgutverfrachtung 161.
Kunstgegenstände von ungewöhnlichem Werthe 193.
Kündigung des Dienstverhältnisses des Schiffsmannes 100.
— des Dienstverhältnisses des Schiffers 87.
Kündigungsfrist in der Flössserei 385.

Ladebereitschaft, Meldung derselben 126.
— Verzicht auf Anzeige derselben 127.
Ladebuch, Stützpunkt für Schadensberechnung 258.
Ladegeräthschaften, Mangelhaftigkeit derselben 186.
Lade-Hülfspersonal 134.
Laden des Schiffes, Tüchtigkeit der Geräthschaften 64.
Ladeplatz bei Stückgütern 151.
— bei Theilladungen 124.
— bei Verfrachtung des Schiffes im Ganzen 120.
— rechtzeitige Anweisung desselben 122.
Ladeplätze, mehrere 123.
— ortsübliche 120.
— verschiedene 120.
Ladeschein als Unterlage einer Dispache 269.
— auf Bord 220.
— Aufnahme 220.
— -Uebergabe und Konkurs 222.
— Ausstellungspflicht 218.
— -Duplikate 219.
— in der Flösserei 365.
— Inhalt desselben 117, 218.
— neben Frachtbrief 219.
— Nothadresse 119.
— Rechte des Frachtführers bei der Ablieferung 119.
— rechtliche Bedeutung 118.
— Zeichner desselben 111.
— Zusätze des Frachtführers 223.
— Abschrift desselben 222.
— Angaben über Maass u. Gewicht 206.
— im Lokalverkehre 348.
— Wirkung der Uebergabe 222.
— Zeichnung durch d. Schiffer 83, 84.
Ladeverzeichniss 220.
Ladezeit, Beginn u. Dauer, Berechnung 129.
— bei mehreren Beladern 130.
— bei Theil- und Stückgüterverfrachtung 155.
— Berechnung bei der Theilverfrachtung 157.
— Dauer derselben bei mehreren Ladeplätzen 120.

Ladezeit, Maximum derselben 133.
— -Tabelle 131.
— -Vereinbarung 137.
Ladung, Beitragspflicht zur grossen Haverei 264.
— des Schiffes 120—173.
— Gefährdung derselben durch andere Güter 171.
— Sorge des Schiffsmannes 97.
— Sorge für dieselbe bei Verlust des Schiffes 214.
— Sorge für dieselbe während der Reise 70.
— unvollständige 148.
Ladungsbeschädigungen 70.
Ladungsbetheiligte, anspruchsberechtigt aus der Haft 53.
— anspruchsberechtigte gegen den Schiffer 60.
— Einholen von Wünschen derselb. 70.
— Recht auf Verklarung 72.
Ladungsgüter, Annahmepflicht derselben 166.
— auf denselben haftende Pfandrechte, Rang derselben 311.
— Nichtablieferung u. Beschädigung, bevorrechtigte Forderungen 293.
Ladungstheile, Haftung d. Empfängers für Ansprüche wegen Bergung und Hülfeleistung 291.
Ladungsverzeichnisse 63, 66.
Lage, verschlechterte des Schiffes 167.
Lagergeld, Forderung, Verjährung 313.
— für Anweisungsverzögerung 125.
Lagerhaus öffentliches, Havarie-grosse 276.
— öffentliches, Niederlegung in demselben 179.
Landesgesetzgebung für Lokalverkehr 347.
— künftige betr. Bergung und Hülfeleistung 292.
Landesgesetzliche Bestimmung über Verpfändung 339.
Landesrechtliche Ergänzung, betr. Binnenschifffahrtsregister 334.
Landwehr-Dienstübungen v. Schiffern 90.
Lastschiffe 13.
Laufplanken in der Flösserei 373.
Lebenswandel, unsittlicher im Schifffahrtsdienste 90.
Leckage, aussergewöhnl. Haftung 194.
— gewöhnliche Haftung 191.
Leckende Güter bei der Stauung 67.
Leckspringen der Schiffe 47.
Leckwerden des Schiffes, Leichterung desselben 185.
Leichterfahrzeuge 14.
— Beitragspflicht der Güter 265.
— Güter in denselben 258.
— Umladung in solche 184.
Leichterlöhne in grosser Haverei 242.
— und Ueberwinterung 243.
Leichterschiff, Begriff desselben 185.
— Rettungsarbeiten auf demselb. 97.
— und Hauptschiff, Löschung derselben 184.
— Umladung, Havarie-grosse 242.
— Umladung in dieselben an Hafenplätzen 168.
Leichterung der Schiffe 184.
— des Schiffes u. Winterskosten 243.
— eines Schiffes, gewöhnliche 242.
— Löschzeit und Berechnung 184.
Leihvertrag über ein Schiff, Haft 56.
Leute des Schiffes 197.
— Haftung für dieselben seitens des Frachtführers 109.
Lieferschein in der Flösserei 365, 375.
Lieferung der Güter bei dem Stückgütervertrag 160.
Lieferzeit, Haftung für Versäumung derselben 108.
Liegegeld, Berechnung desselben 142.
— bei mehreren Theilverfrachtern 155.
— bei Theil- und Stückgüterverfrachtung 155.
— bei Theil- u. Stückgüterverfrachtung bezüglich der Löschung 182.
— beim Löschen 177.
— Recht auf dasselbe 138.
— rechtlicher Charakter desselb. 139.
— wegen Ueberschreitung der Löschzeit 185.
— mehrfaches bei Löschung v. Stückgütern 182.
— Pfandrecht wegen desselben bei der Löschung 211.
— -Tabelle 143.
Liegen auf offenem Strom 145.
Liegetage 143.
Liegezeit, kostenfreie in der Flösserei 382.
Ligroin-Schiffe im Register 322.
Lohn der Schiffsleute, Haft für denselben 55.
Lohneinbehaltungen der Schiffsmannschaft 95.
Löhne, Versicherung derselben 208.
Lohnfristen in der Flösserei 386.
Lohnverweigerung des Schiffers 101.
Lohnzahlung in der Flösserei 386.
— Zeit derselben für den Schiffsmann 98.
Lohnzahlungen der Schiffsmannschaft, Ort derselben 94.

Löhnungstermin f. d. Schiffsmann 98.
Löschbereitschaft 175.
— öffentliche Anzeige derselben 176.
Löschbereitschaftsanzeige bei Leichterung der Güter 184.
Löschen des Schiffes, Tüchtigkeit der Geräthschaften 64.
— Ueberliegezeit 178.
— Wartezeit 178.
Löschgeräthschaften, Mangelhaftigkeit derselben 186.
Löschplatz 174.
— Anweisung desselben 174.
— b. Stückgütern u. Theilverfrachtung 183.
— in der Flösserei 382.
— verschiedene Orte 175.
Löschplätze, ortsübliche 174.
— des Schiffes 174—183.
Löschung bei der Theilverfrachtung 181.
— b. Gesammtverfrachtung d. Schiffes 174.
— der Schiffe von Amtswegen im Register 329.
— loser und gepackter Güter 183.
Löschungsbewilligung des Pfandgläubigers im Register 339.
Löschungsmannschaft auf Schiffen 33.
Löschzeit, Beginn und Dauer derselb. 176.
— bei Leichterungen 184.
— bei Stückgüterverladung 184.
— Berechnung derselben 177.
— Dauer derselben 175.
— Ueberschreitung derselben 177.
— Ueberschreitung derselben, Liegegeld 185.
Log 41.
Lokalverkehr von Schiffen 347.
Lootse, freiwilliger 34.
Lootsengebühren, Tragung derselben 219.
Lootsengelder, bevorrechtigte 293, 313.
— Verjährung der Klage auf dieselben 396.
Lose gelieferte Güter, Mängel derselben 228.
— Güter bei der Ladung 164.
— bei der Löschung 183.
— verladene Güter, betr. Mindermaass 197.
Loth 41.
Lustfahrtschiffe 16.
Lustyachten 13.
— Dienstverhältniss 88.
Mass, Bedingung der Güter nach . . 206.
— im Ladeschein, Haft für dasselbe 223.
„**Mass** und Gewicht unbekannt“ 208.
Mängel, äusserlich erkennbare in der Flösserei 364.
Mangelhaft verpackte Güter, Haftung 194.
Mangelhafte Verladung, Haftung 194.
Mangelhafter Zustand des Schiffes und der Ladegeräthschaften und die Haftung 186.
Manifest, Stützpunkt für Schadenberechnung 258.
Mannheim, Amtsgericht, Schiffsregister f. eine Reihe von Landgerichten 329.
Mannheimer Usancen über zusammengeladene Parthieen Getreide 291.
Mannschaft, Verschulden derselb. 46.
Marktpreis bei Vergütung für aufgeopferte Güter 262.
— der Waare 107.
Maschinen des Schiffes 41.
Maschinisten, Befähigungsnachweis 93, 348.
Maschinistengewerbe, Ausübung 348.
Masten 41.
— Kappen desselben 286.
Material des Schiffes im Register 321.
Materialien, Aufwendung derselb 286.
Maximal-Ladezeit 133.
Mehrere Frachtführer, Garantieen derselben 116.
— Frachtführer, Haftung derselb. 109
— Ladeplätze 123.
— Verpflichtete, Registerpflicht 321.
Mehrheit von Personen bei Bergung und Hülfeleistung 287.
— von Rettenden in der Flösserei 393.
Mehrkosten bei der Löschung 183.
— bei unvollständiger Ladung 150
— bei verschied. Löschplätzen 175.
— wegen mehrerer Ladeplätze 120.
— wegen Nacht-, Sonntagsarbeit etc. 165.
Meldeadresse des Empfängers 175.
— b. Ladescheinen, Pflichtmässigkeit derselben 218.
Meldung der Ladebereitschaft 126.
Menge, Bedingung der Güter nach . . 206.
Menschenleben und Bergung u. Hülfeleistung 286.
Merkzeichen der Güter, Haft 225.
— des Schiffes im Register 321.
Messen im Hafen 90.
Meta-Gesellschaft als Schiffseigner 11.
Miethen von Schiffen 22.
Miether eines Schiffes 10.

Miethvertrag, Haft 56.
— über ein Schiff 121.
Militärische Beobachtungsschiffe, Dienstverhältniss 88.
Mindergewicht 197.
Mindermass 197.
Minderwerth der Güter 228.
— der Güter, Haft 227.
Miteigenthum an Schiffen u. Zwangsvollstreckung 304.
Miteigenthümer des Schiffes im Register 321.
— Registerpflicht derselben 320.
Motorboote im Register 322.
Mundvorräthe des Schiffes u. grosse Haverei 266.
Muthwillige Havereien, Steuerung derselben 244.
Muttschiffe 14.

Nachbarschaftsverkehr 348.
Nachen 16.
Nachenführer 110.
Nachlässigkeitsklausel, Zeichnung derselb. in der Binnenschifffahrt 32.
Nachsuchung der Feststellung durch Sachverständige, Voraussetzungen zur Schadensklage 206.
Nachtarbeit b.d.Güterverladung 165, 166.
Nachtdienst in der Flösserei 375.
Nachträgliche Reiseänderung in der Schifffahrt 153.
— Verfügungen des Absenders 110.
Nachtzeit, Ablieferung d. Güter 210.
Name des Schiffes im Register 321.
Nässe-Schäden 196.
Naturereigniss, verschuldetes, Wirkung desseben 217.
Naturereignisse, Einfluss auf die angetretene Reise 216.
— für ein Schiff 112.
Natürliche Beschaffenheit des Gutes im Flössereivertrag 362.
— Beschaffenheit, Einfluss auf die Frachtgüter 207.
Nautische Befugnisse des Schiffers dem Schiffseigner gegenüber 86.
— Verschulden 28, 29.
Nautisches Versehen des Schiffers 38.
Nebelhorn 41.
Nebengebühren - Forderungen, Verjährung 313.
Nebenkosten der Schifffahrt für den Absender 153.
Neue Reise mit Pfandrechten behafteter Schiffe 309.
Neujahr, badischer allgemeiner Feiertag 329.
Nichtablieferung der Ladungsgüter, bevorrechtigte Forderungen 293.
Nichtannahme der Ladung vom Empfänger 177.
Nichtregistrirte Schiffe und Tragfähigkeit 144.
Nichtübereinstimmung der Güter mit dem Ladeschein 227.
Niedergelegte Güter, Auslieferung derselben 181.
Niederländische Gesetzgebung, Haft 37.
Niederländisches Recht 22.
Niederlegung, Benachrichtigung des Empfängers 179.
— öffentliche Bekanntmachung 179.
— der geschuldeten Summe, Einfluss 211.
Niederlegungsrecht bei Löschung von Stückgütern 183.
— der Güter durch den Frachtführer 179.
— des Frachtführers wegen Nichtwiederausladung 151.
Niederwasser, Leichterung 185.
— und Dienstzeit des Schiffers 92.
— und grosse Haverei 246.
Niedriges Wasser, Einfluss auf Antritt der Reise 154.
Notar, Verklarung vor demselben 74.
Notariell beglaubigte Urkunde bei einem Schiffsregister 339
Nothadresse im Ladeschein 119.
Nothfall bei der Reise 165.
— und Leichterfahrzeug, Havariegrosse 265.
Nothfälle, Einfluss auf die Schiffsgläubiger-Pfandrechte 300.
— kommerzieller Natur 170.
— Umladung bei solchen 168.
— u. Pfandrecht an Ladungsgütern 312.
Noth-Leichterung des Schiffes 185.
Nummer des Schiffes im Register 321.
Nutzniesser des Schiffes 12.
Nutzniessung eines Schiffes 20.

Obliegenheiten des Flossführers 371.
Oeffentliche Bekanntmachung der Anzeige der Löschbereitschaft 176.
— Benachrichtigung von der Niederlegung 179.
— Hinterlegungsstelle in Havariegrosse 276.
— Schiffs- und Schifffahrtsabgaben bevorrechtigte 293, 313.
Oeffentliches Lagerhaus, Havariegrosse 276.
— Lagerhaus, Niederlegung in demselben 179.

Oeffentlichkeit der Register 319.
Oertliche Einrichtungen und Löschplätze 174.
— Verordnungen in der Flösserei 381.
— Verordnungen über Ladeplatz 120.
— Verordnungen über Löschplätze 174.
Offene Gesellschaft als Schiffseigner 10.
— Handelsgesellschaft, Registerpflicht 321.
Ordentlicher Flossführer 371.
Ordinäre Haverei 234.
Originalverpackung, Bezeichnung der Güter 226.
Opfer, die bei der Haverei gebracht werden 234.
Ordnungsstrafen, Erfüllung der Registerpflicht 325.
Ordre-Ladeschein 218, 221.
Ort der Erbauung des Schiffes im Register 321.
— der Schadensvertheilung 268.
Orte benachbarte im Schiffsverkehr 347.
Ortsgebrauch im Frachtgeschäfte 102.
Ortsgebräuche bei Mindermassen 199.
Ortsübliche Ankunftsplätze in der Flösserei 383.
— Bekanntmachung der Anzeige der Löschbereitschaft 176.
— Bekanntmachung wegen Niederlegung 179.
— Geschäftsstunden bei der Ladebereitschaft 126.
— Geschäftsstunden bei der Löschplatzanmeldung 175.
— Ladeplätze 120.
— Löschplätze 174.
Ostermontag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.

Partikuläre Haverei 234.
Persönliche Garantieen wegen Berge- und Hülfslohn 289.
— Haft des Beitragspflichtigen zur Havarie-grosse 273.
— Haft des Flosseigenthümers 388.
— Haft des Schiffseigners 38, 41, 45.
— Haftung des Schiffseigners trotz Pfandrecht 305.
— Verantwortlichkeit des Schiffers für die Beitragspflicht zu Havarie-grosse 276.
Persönlich haftende Gesellschafter, Registerpflicht 321.
Personen, Rettung derselben auf dem Schiffe 97.
Personendampfschifffahrt 62.
Personenschiffe 12.
Petroleumschiffe im Register 322.
Pertinenzen des Schiffes, Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger 296.
— des Schiffes, Mangelhaftigkeit derselben 186.
— eines Schiffes 40, 41.
Pfandberechtigte am Schiffe 12.
Pfandgläubiger-Quittung oder Löschungs-Bewilligung 339.
— Abtretungserklärung und Einwilligung desselben 338.
Pfandklage wegen Bergung u. Hülfeleistung 289.
Pfandrechte am Flosse 388.
— Dauer desselben 304.
— Erlöschen desselben 303.
— Erlöschen desselben am Flosse 388.
— am Schiffe 21.
— Verlust desselben am Frachtgut 117.
— bei Bergung u. Hülfeleistung 289.
— der Schiffsgläubiger, Inhalt desselben 296.
— des Frachtführers 115.
— des Schiffes 211.
— des Schiffsgläubigers und andere Pfandrechte an Schiff u. Fracht 300.
— des Vergütungsberechtigten 272.
— für Reisegepäck 229.
— wegen Hülfs- und Bergelohn, Rang derselben 394.
— am Frachtgut, Rang derselben 116.
— an ausländischen Schiffen 39.
— Entstehung von solchen an Schiffen 335.
— verschiedene auf den Ladungsgütern 311.
— vor dem neuen Binnenschifffahrtsgesetze in Preussen 328.
Pfandrechten mit behaftete Schiffe, neue Reise 309.
Pfandrechtliche Forderungen, Uebertragung derselben 338.
Pfandrechtsobject, Ersatz desselb. 310.
Pfandverkauf, Antrag hierauf 82.
Pfandvermerk im Schiffsregister 340.
Pfingstmontag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Pflichten des Flossführers 371.
— des Schiffers 60—92.
— des Schiffers im Einzelnen 63.
Piers, Antreiben an dieselben, Versicherung 34, 36.
Plätten 14.
Platzanweisung in der Flösserei 381.
Polizeibehörde, Verklarung vor derselben 75.
Polizeigesetze im Auslande 64.
— und die Frachtverträge 171.

Pontons 13.
Prähme 13.
Preis, durch Sachverständige ermittelt 107.
Protest, Abnahme von Gütern 205.
— beim Löschen 175.
Proteste auf Binnenflüssen 74.
Preussen, Binnenschifffahrtsregister-Verordnung 326.
Publikation der Verklarungsaufnahme 77.

Quittung des Pfandgläubigers als Eintragstitel im Register 339.

Raac 41.
Raketenapparate 41.
Raddampfer im Register 322.
Rang der Hölzer in der Flösserei 375.
— der Pfandrechte am Frachtgut 116.
— der Pfandrechte für Berge- und Hülfslohn 394.
Rangfolge der Schiffsgläubiger-Pfandrechte 299.
— der Schiffsgläubiger- und anderer Pfandrechte 300.
Rangordnung der Schiffsgläubiger-Pfandrechte an derselben Frachtfahrt 299.
Récépissé 220.
Rechnungslegung des Schiffers 71.
Rechtsgeschäft, Voraussetzung für Haft 37.
Rechtsgeschäfte des Schiffers, Gewährleistung durch den Schiffseigner 87.
— des Schiffers im Heimatshafen 84.
— im Ausland abgeschlossene 43.
— in der Haftfrage 42.
— welche den Schiffseigner verpflichten 86.
Rechtsgrund als Eigenthum am Schiffe im Register 321.
Rechtshandlungen, Vornahme für den Schiffseigner 80.
Rechtsstreitigkeiten, Führung durch den Schiffer 85.
Rechtsvermuthung bei neuen Reisen von Schiffen, betr. Pfandrechte 310.
— bei Schadenhaftung 195.
Rechtzeitige Anweisung des Ladeplatzes 122.
Regelmässige Kosten der Schifffahrt 210.
Regendecken u. Schadenhaftung 195.
Registergerichte, Umfang derselben 319.
Registerpflicht, Garantieen derselben 325.
— Umfang derselben 316.
Reichsgerichtliche Zuständigkeit in Schifffahrtssachen 346.
Reine Ladescheine 220.
Reise, dauernde Verhinderung der Fortsetzung derselben 214.
— dauernde Verhinderung des Antrittes 212.
— im Sinne der Schiffsgläubiger 298.
— neue, mit Pfandrechten behafteter Schiffe 309.
— zeitweise Unterbrechung derselben 216.
Reiseänderung in der Schifffahrt, nachträgliche 153.
Reiseantritt, Bedeutung desselben 151.
— in der Flösserei 358.
— nach . . ., Rechte des Frachtführers 151.
— Pflichten vor demselben 63, 65.
— Verhinderung desselben 68.
Reisebeschleunigung 164.
Reiseeffekten und grosse Haverei 266.
Reiseeinstellung 70.
— und Veränderung derselben in der Flösserei 378.
Reisegepäck, Dauer des Pfandrechts 230.
— Haft für dasselbe 190. 228.
— strafbares 230.
— Uebernahme desselben durch den Frachtführer 229.
— verschiedene Arten desselben 230.
Reiseunterbrechung bei der Havariegrosse 254.
Reise- und Dienstverhältniss des Flossführers 384.
— Verhinderung derselben in der Flösserei, Folgen 378.
Receive 220.
Remorqueur im Register 322.
Reparaturkosten des Schiffes und Havariekosten 261.
Reparaturunfähigkeit des Schiffs 213.
— des Schiffes im Register 324.
— und grosse Haverei 248.
Reparaturunwürdigkeit des Schiffes 213.
Reserve-Ausrüstungsgegenstände in der Flösserei 372.
— -Militärübungen von Schiffern 90.
Rettende in der Flösserei, mehrere 393.
Rettung aus Schifffahrtsgefahr 283.
— von Personen und Gepäck 97.
Rettungskähne in der Flösserei 373.
Reverse neben den Frachtpapieren 196.
Richtigkeit der Angabe im Ladescheine 223.
Right of stoppage 111.

Rhederei auf Binnenflüssen 11.
Rheinschifffahrtsakte und Heimathsort 60.
Rheinschifffahrtsgerichte 60.
Rost, Haftung für denselben 194.
Ruder 41.
Rückbeförderung des Schiffers 92.
Rückgriff gegen den Frachtflösser wegen Beschädigungen 388.
Rückreise des Schiffsmannes, Kosten derselben 100.
Rückreisekosten des gekündigten Schiffers 88.
Rücktritt aller Theilverfrachter 159.
— bei Stückgüterverladung 161.
— vom Vertrage 216.
— vom Vertrage seitens des Absenders vor Antritt der Reise 150.
Rücktrittsrecht des Frachtführers 147.

Sachbeschädigung, vorsätzliche und rechtswidrige d. Schiffsmannes 100.
Sachliche Garantieen bei Berge- und Hülfslohn 289.
Sachverständige bei der Gutsempfangnahme 114.
— bei der Verklarung 76.
— deren Aufgabe b. Güterschäden 205.
— gerichtlich ernannte wegen Schäden 202.
— Kosten derselben 203.
— von diesen ermittelter Preis 107.
— Zuständigkeit zur Aufstellung derselben 205.
Sandbank, Leichterung des Schiffes 185.
Seeen 14.
— Schifffahrt auf denselben 348.
Seefahrt 17.
Seeprotest 73.
Seeschiffe und Flussschiffe, Kollision derselben 24.
— Unterscheidung von Binnenschiffen 17.
Seevermögen, Haft desselben 38.
Segel 41.
— wegen Schaden derselben 241.
Selbständiges Ausladungsrecht des Frachtführers 179.
Selbstausladung der Güter durch den Frachtführer 151.
Schachteln 14.
Schaden an Frachtgütern 186.
— an Frachtgütern, Inhalt desselb. 189.
— an Gütern im Frachtverkehr 108.
— auf Grund d. Zusammenstosses 279.
— ausserhalb eines Vertragsverhältnisses 23.
— des Schiffes in gr. Haverei 242.
Schaden durch die Leichterung und Ueberwinterung 243.
— durch Liegenbleiben 154.
— für welchen der Schiffseigenthümer einsteht 23.
— in der Schifffahrt 25.
— wegen Umladung 170.
Schadenberechnung bei Havariegrosse 258, 260.
Schadenersatzansprüche nach Abnahme des Gutes 202.
Schadenersatz bei Zusammenstössen von Schiffen 277.
— für Frachtgüter, verlorene und beschädigte 186.
— wegen Nichtdienstantritt d. Schiffsmannschaft 96.
— wegen Zusammenstoss von Schiffen, Gerichtsstand 346.
Schadenersatzklage gegen den Flossführer 388.
Schadenshöhe im Frachtvertrag 106.
Schadenvertheilung, Ort derselb. 268.
Schäden verschiedener Art als Havariegrosse 245.
— welche in Haverei vertheilt werden 231.
Schauer in Häfen 90.
Schelcher 14.
Schiff als rettend u. Hilfe leistend 288.
— bedrohtes 284.
— Beitragspflicht zu gr. Haverei 264.
— Beschädigung und Pfandrecht 310.
— Definition 9, 15.
— Einfrieren desselben 112.
— Ein- und Auslaufen, Kosten 243.
— Erwerb desselben, Aufgebotsverfahren 306.
— fehlerhafte Führung desselben 51.
— Gegenstand des Pfandrechts der Schiffsgläubiger 296.
— Grösse des Antheils im Register 321
— in Gefahr befindliches oder verlassenes 282.
— Kosten d. Hebung u. Abbringung 242.
— Ladung desselben 120, 173.
— mangelhafter Zustand, Haftung 186.
— Miteigenthümer und Zwangsvollstreckung 304.
— Verkauf desselben, Einfluss auf die Pfandrechte 303.
— Versteigerung desselben, 340.
— Zwangsverkauf desselben, bevorrechtigter 295.
— Verladung mit demselben 168.
— Zusammenstösse von solchen 277.

Schiffer 11.
— als Vertreter des Schiffseigners 81.
— Anweisungen des Schiffseigners 60.
— Beeidigung bei der Verklarung 72.
— Befähigungsnachweis 348.
— Berichterstattungspflicht 70.
— den Schiffseigner verpflichtend 86.
— dessen Thätigkeit, welche den Schiffseigner verpflichtet 80.
— Dienstverhältniss desselben 87.
— zur Dispache berechtigter 269.
— Geschäfte desselben, Forderungen daraus, bevorrechtigte 293.
— persönliche Verantwortlichkeit für die Beitragspflicht in Havariegrosse 276.
— Pfandrecht desselben 211.
— rechtlicher Charakter 60—92.
— selbst Schiffseigner 38, 46.
— sofortige Entlassung 88.
— Stellvertreter desselben 69.
— und Frachtführer 121.
— Unterschied vom Seeschiffer 61.
— Vereinigung derselben mit Transportgeschäft 104.
— Vertrag desselben 44.
— Vollmachtsgeschäfte nicht bevorrechtigte 293, 313.
— Vornahme von Geschäften für den Schiffseigner 80.
— zuständiger, wegen Bergung und Hülfelohns 288.
Schiffergewerbe, Ausübung 348.
Schifffahrt 9, 12, 13.
Schifffahrtsgefahr, Rettung aus derselben 283.
Schifffahrtssachen, Gerichtsstand 346.
— reichsgerichtliche Zuständigkeit 346.
Schifffahrtsschluss und Ladezeit 136, 138.
Schifffahrtssperre u. Dienstvertrag des Schiffsmannes 99.
Schifffahrtsunkosten 209.
Schiffsabgaben öffentliche, bevorrechtigte 293, 313.
Schiffsantheil, Veräusserung desselben im Register 324.
— Verpfändung, Vormerkung derselben 337.
Schiffsantheile, Versteigerungen derselben 342.
Schiffsbau, Pfandrechte im Interesse derselben 336.
Schiffsbegleitungsbeamte 33.
Schiffsbemannung 62.
Schiffsbesatzung 62.
— anspruchsberechttgi 60.
Schiffsbesatzung, böswillige Handlungsweise einer Person bei Schäden 203.
— deren Rechtsverhältniss, Zuständigkeit 346.
— Forderung derselben, Schiffsgläubigerpfandrechte 299.
— Haft derselben 38.
— Haft und Begriff derselben 22.
— und deren Heuer bei der grossen Haverei 266.
— und Schiffsmannschaft 33, 93.
— Schuld an einem Zusammenstosse 277.
— Verschulden derselben und grosse Haverei 239.
— Verschuldungen derselben, bevorrechtigte Forderungen 294, 313.
Schiffsbeschädigungen 70.
Schiffsbetriebe im Anschluss an Eisenbahnverkehr 347.
— unter staatseisenbahnlicher Aufsicht 347.
Schiffsbezeichnung im Ladeschein 218.
Schiffsboote, Zubehör 40.
Schiffbrücken 13, 14.
Schiffsbrief, Eintragung von Pfandrechten an Schiffen 335.
— Formular desselben 322.
— Inhalt desselben 322.
— und Liegegeld 142.
Schiffsdomizil 57.
Schiffseigenthümer, Berufung auf dessen gesetzl. Beschränkungen 85.
Schiffseigner 9, 10, 11.
— Anweisungen an den Schiffer 60.
— denselben verpflichtende Thätigkeit des Schiffers 80.
— Einholen seiner Anordnung 69.
— Einwilligung zur Eintragung von Pfandrechten ins Schiffsregister 335.
— Einziehung der Frachtforderung u. Pfandrecht 304.
— Gerichtsstand desselben 56.
— Haft bei Zusammenstoss 280.
— Haft derselben 22.
— Haft für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes 64.
— Haft für die Löhne der Schiffsleute 55.
— Haftung auf Grund der Einziehung der Vergütung 311.
— im weiteren Sinne 18.
— Inhalt, seine Verpflichtung durch den Schiffer 86.
— Name und nähere Bezeichnung im Register 321.

Schiffseigner, persönliche Haft desselben 38, 45.
— persönliche Haftung desselben trotz Pfandrecht 305.
— Recht auf Verklarung 71.
— Rechtsverhältniss, Gerichtsstand, 346.
— Registerpflicht 320.
— Selbstbeschränkung seiner Haft 45.
— Verschulden desselben 45, 48.
— Vornahme von Rechtshandlungen 80.
— Vertrag desselben 44.
— zugleich Schiffer 38, 46.
Schiffserleichterung 184.
Schiffsführer statt Schiffer 60.
Schiffsgeräthschaften bei der grossen Haverei 241.
Schiffsgläubiger 18, 21, 293—312.
— Aufgebot derselben, Einfluss 304.
— auf Grund grosser Haverei 272.
— -Pfandrechte, Rangfolge derselben 299.
— -Pfandrecht, Umfang desselben 296.
— Rangfolge ihrer Pfandrechte gegenüber anderen Pfandrechten an Schiff und Fracht. 300.
— Rechte aus Berge- und Hülfeleistung 289.
Schiffsjungen 93.
Schiffsknechte 93.
Schiffsleute, Haft für ihren Lohn 55.
Schiffsmann, Dienstvertrag desselben 99.
Schiffsmannschaft, 93—101.
— Begriff derselben 93.
— deren Schuld am Verluste der Güter 209.
— Dienstantritt derselben 95.
— Ergänzung derselben 82.
— Hülfe bei der Verbringung der Güter an Bord 162.
— und Schiffsbesatzung 33.
Schiffsmaschinen 41.
Schiffspapiere, Ordnung in denselben 63.
Schiffsregister 316—334.
— Formular für dasselbe in Preussen und Baden 330—332.
— gutgläubiger Eintrag 339.
— Inhalt der Anmeldung zu demselben 321.
— Inhalt desselben 322.
— Oeffentlichkeit desselben 319.
— -Ordnung in Preussen 326.
— und Pfandrechte 335.
— und Pfandvermerk 340.
Schiffsregister, Uebergangsbestimmungen 334.
— Uebertragung von Forderungsrechten 338.
— Verordnung in Baden 329.
Schiffstheile 41.
— bei der grossen Haverei 241.
— Reparaturkosten 261.
— Sicherstellung derselben 97.
Schiffsveräusserung 80.
Schiffsverkehr, benachbarte Orte 347.
Schiffsverlust und -Beschädigung, Ausbesserung desselben und Reiseantritt 212.
Schiffsvermiether 12.
Schiffsverpfändung 80, 335.
Schiffszubehör, Beitragspflicht zur grossen Haverei 264.
— Gegenstand des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger 296.
— Mangelhaftigkeit 186.
— und Havarie-grosse 260.
Schlafräume der Flösser, Beschaffenheit derselben 372.
Schleppdampfer bei der Haverei 243.
— Kosten desselben 83.
— Mannschaft desselben 33.
Schleppkosten, nicht bevorrechtigte 294.
Schlepplöhne bei Schiffsgläubiger-Pfandrechten 297.
— in der Fautfracht 148.
— und Ueberwinterungskosten 243.
— Versicherung derselben 208.
Schlepplohn und dessen Haftbarkeit 38.
Schlepplohnkosten, Tragung derselben 209.
Schleppschiff im Register 322.
Schleppschiffe 12.
— Kollisionsfälle 280.
Schleppschifffahrt, deren rechtlicher Charakter 52.
— Havarie-grosse 238.
Schleppvertrag, Beschränkung der Reise 166.
Schleppzug, dessen rechtlicher Charakter 54.
Schleppzüge und die Haft 38.
Schleusen, Anfahren gegen dieselben 23.
— Auffahren von Schiffen 47.
Schleusengebühren zur Benützung eines Kanals 83.
Schleusengelder, bevorrechtigte 293, 313.
— Tragung derselben 209.
Schleusenmeister, Verklarung vor demselben 75.

Schlote 41.
Schmelzen von Waren, Schaden dadurch 196.
Schneeschaden 196.
Schraubendampfer im Register 322.
Schuten 14.
— Umladung 185.
Schwere Güter bei der Stauung 67.
Schwimmende Schiffe bei Fähranstalten 347.
Schwimmfähigkeit der Hölzer in der Flösserei 373.
Schwinden des Gutes, Haftung 191.
Selbstbeschränkung des Schiffseigners in der Haft 45.
Selbsthülfe des Absenders. 152.
Sicherheit des Schiffes und der Löschplatz 174.
— des Schiffes und Ladeplatz 120.
Sicherheitsbestellung des Absenders für volle Ladung 149.
— wegen d. Beitragspflicht zur grossen Haverei 275.
Sicherheitsleistung wegen Anspruch betr. Bergung und Hülfeleistung, Form derselben 291.
— wegen Berge- und Hülfslohn 394.
Sicherstellung der Beitragspflicht in Havarie-grosse 275.
— der Schiffstheile 97.
— des Gläubigers wegen Bergung etc. 289.
Sicherungsmassregeln des Empfängers 112.
Sichtbare Mängel der Güter 228.
Signalflaggen 41.
Signalglocken 41.
Signalkanonen 41.
Signallaternen 41.
signed under protest 208.
Silber, Haftung für dasselbe 193.
Sinken des Schiffes, Zusammenstoss 281.
— eines Schiffes und grosse Haverei 249.
Sofortige Entlassung des Schiffers 88.
— Entlassung des Schiffsmannes 100.
Sofortiger Austritt des Schiffers 88.
— Austritt des Schiffsmannes 100.
Sonnengluth, Schaden 196.
Sonntag, Ablieferung der Güter 210.
— auf der Reise 165.
Sonntage bei der Ladung 126.
— bei der Löschzeit 175, 177.
Sorge des Schiffers für sein Schiff 65.
— für die Ladung bei Verlust des Schiffes 214.
Sorgfalt des ordentlichen Frachtführers bei Frachtgütern 186.
— eines gewöhnlichen Frachtführers 225.
Sozialpolitische Lasten, bevorrechtigte 300.
Spediteur, Forderungen desselben, Rang derselben 117.
— für verweigerte Flösse 382.
Spediteure bei der Verklarung 77.
— deren Pfandrecht an Ladungsgütern 312.
— in der Schifffahrt 12.
Sperrung der Schifffahrt, Einfluss auf Nacht- etc. Arbeit 165.
— des Platzes für Flösse 381.
Sportboote 15.
Spülmägde 33.
Staatliche Eisenbahnaufsicht u. Schiffsbetriebe 347.
Staatsschiffe 13.
Stangen 41.
Staubschaden 196.
Stauen in Häfen 90.
Stauung des Schiffes 64, 67.
Stellvertreter des Schiffers 69, 70.
— in der Flösserei 378.
Stephanstag, allgemeiner Feiertag in Baden 329.
Steuer am Schiff 41.
Steuergesetze im Auslande 64.
— und die Frachtverträge 171.
Steuerleute 93.
— als Schiffsbesatzung 33.
Stille Gesellschaft als Schiffseigner 11.
Stillliegen des Schiffes bei Nacht 98.
Strandung des Schiffes und grosse Haverei 248.
Strandungsanzeige 286.
Strommeister, Verklarung vor demselben 75.
Strompolizeibehörde, deren Befugnisse 21.
Stückgüter, Begriff derselben 161.
— Ladeplatz 151.
— Löschplatz 183.
— Löschzeit 182.
Stückgüterverfrachtung, Ladezeit 154.
— Fautfracht 155.
— Liegegeld 155.
— im engeren Sinne 160.
— Löschung 182.
— Rücktrittsrecht und Wiederausladungsrecht 161.
Stückgütervertrag 121.
— rechtlicher Charakter 156.
Sturm, Ablieferung der Güter 210.

Substituirung des Schiffes durch andere Schiffe 168.
Substitution der verabredeten Güter 167.

Tage, im Sinne der Ladezeit 135.
— angebrochene, bei der Ladezeit 142.
Tagebuch bei Binnenschiffern 70, 74.
Taue in der Flösserei 373.
— wegen Schaden derselben 241.
Tauwerk 41.
Taxe bei der Schadenberechnung 260.
Technische Irrthümer in der Schifffahrt 47.
Teiche 14.
Thätlichkeiten des Schiffsmannes 100, 101.
Theile des Schiffes 41.
Theilfracht bei Verhinderung der Fortsetzung der Reise 214.
Theilfrachten 209.
Theilladungen und Ladeplatz 124.
Theilverfrachter, Rücktritt von allen Absendern 159.
Theilverfrachtung 154—159.
— Fautfracht 155.
— Liegegeld 155.
— Löschplatz 183.
— Löschzeit 182.
— Wiederausladung bei derselben 159.
Theilweise Lieferung der Ladung 148.
Theilweiser Verlust von Gütern 202.
Thiere lebende, Haftung für Schäden an denselben 194.
— Sterben auf der Reise 207.
Torpedoboote 15.
Träger der Registerpflicht 320.
Tragfähigkeit bei nicht registrirten Schiffen 144.
— der Schiffe und Liegegeld 142.
— des Schiffes, Beladung 64.
— des Schiffes im Register 321.
— Massstab der Registerpflicht 316.
— unter der Grenze des Gesetzes und Schiffsregister 334.
Transporthandlungen im weitesten Sinne 110.
Transportversicherung für beschädigte Güter 193.
— und Haftung des Frachtführers 187.
— und Havarie-grosse 233.
— und Umladung 170.
— -Versicherungsgesellschaften, Interesse an der Verklarung 73.
— und deren Stellung zur Schifffahrt 25, 29.
— und die Haft 34, 36.
Transportverzögerung, Schaden 196.
Treiben von Flössen 392.
Treibende Schiffe, Zusammenstoss 281.
Trennung der Güter durch dichte Wände 198.
Treue im Schifffahrtsdienste 89.
Triebkraft des Motors bei Schiffen im Register 321.
— eigene, Schiffe mit eigener Triebkraft, Registerpflicht 316.
Trucksystem in der Schifffahrt 94.
Ueberbordwerfen der gefährdenden Güter 171.
— von Schiffstheilen etc. 241.
Ueberfahrnachen 13.
Uebergangsbestimmungen zum Schiffsregister 334.
Uebergewicht, Beurtheilung desselben 198.
Ueberladung der Güter bei Havarie-grosse 242.
Ueberliegetage, Anzeige derselben 144.
Ueberliegezeit, Begriff derselben 140.
— beim Löschen, Dauer und Berechnung derselben 140, 178.
— und Ladezeit 130.
Uebermass, Beurtheilung desselben 198.
Uebernahme des Reisegepäcks durch den Frachtführer 229.
Uebernommene Güter, deren Maass und Gewicht etc. 207.
Ueberschreitung der Löschzeit 177.
— der Löschzeit, Liegegeld 185.
Ueberwinterungskosten 210, 216.
— in grosser Haverei 243.
Uferanlagen, Anfuhren gegen dieselben 23.
Ufergelder, Tragung derselben 209.
Uhren, kostbare, Haftung für dieselben 193.
Umfang der grossen Haverei 241.
— der Haft 227.
— der Haftpflicht des Frachtführers 186.
— der Registerpflicht 316.
— des Schiffsgläubiger-Pfandrechtes 296.
Umladung bei mehreren Theilverfrachtern 159.
— bereits verladener Güter 168.
— der Güter in ein anderes Schiff bei Verlust des Schiffes 215.
— und Transportversicherung 170.
Umstauung bei mehreren Theilverfrachtern 159.
Unbekannter Empfänger 113.
Uneigentliche Haverei 234.
Unerlaubtes Verhalten in der Schifffahrt 23.

Unfähigkeit zur Arbeit seitens des Schiffsmannes 100, 101.
Unfälle auf Flössen 386.
— Untergang der Güter durch ... 207.
Unfall des Schiffes, der Ladung und Havarie-grosse 235.
— und Verklarung 71.
— -Versicherungsforderungen, bevorrechtigte 294.
Unkosten der Schifffahrt 209.
Unrichtigkeit der Bezeichnung der Güter 225.
Unrichtigkeiten der Begleitpapiere 106.
Unsittlicher Lebenswandel im Schifffahrtsdienste 90.
Unterbrechung der Reise durch zolltechnische Untersuchungen 173.
— der Reise, zeitweilige 216.
Untergang der Güter durch Zufälle 207.
— des Schiffes im Register 324.
— wegen Uebermaasses 224.
„**Unter** Protest" 208.
— Protest wegen Uebermaass 208.
Unterschlagung, Auflösung des Dienstverhältnisses des Schiffsmannes 100.
Untersuchung, zolltechnische und die Reisedauer 173.
Unterverfrachter 10.
Unverpackte Güter, Haftung 194.
„**Unverzüglich**" im Sinne des Schiffsfahrtsrechtes 123.
Unvollständige Ladung 148.
Unwetter und grosse Haverei 246.
Urkunde bei der Verklarung 76.
— gerichtlich oder notariell beglaubigt beim Schiffs-Register 339.
Ursächlicher Zusammenhang zwischen Handlungen und Schadensersatz 197.
Usancen, deren Bedeutung im Frachtverkehr 123.
Veränderung der Reise i. d. Flösserei 378.
Veränderungen, Eintragung derselben im Register 324.
Veräusserung der geborgenen etc. Gegenstände in der Flösserei 392.
— des Flosses 388.
— des Schiffes 80.
— des Schiffes im Register 324.
— freiwillige des Schiffes, Einfluss auf die Pfandrechte 304.
— geborgener Gegenstände 286.
Verantwortlichkeit, persönliche des Schiffers für die Beitragspflicht in Havarie-grosse 276.
Verbindlichkeiten d. Schiffseigners 43.
Verbote der An-, Durch- u. Ausfuhr und Antritt der Reise 213.
Verbotene Güter bezüglich der Ausfuhr und Einfuhr 171.
Verbundenheit, dauerhafte d. Flosses 372.
Verdecklose Schiffe, Haftung 193.
Verderb, innerer der Güter, Haftung 191, 194.
— drohender, der Güter 165.
Vereinbarung neben dem Gesetze bei der Haverei 234.
Vereinbarungen neben dem Gesetze bei Schadenshaftung 195.
Vereinigung von Schiffern als Transporteur 104.
Verfügungen, nachträgliche des Absenders 110.
Vergütung, Einziehung durch den Schiffseigner 311.
— auf Grund der Zerstörung des Schiffes 242.
— Berechnungen derselb. zur Havarie-grosse 257.
Vergütungsberechtigter, Pfandrecht desselben bei der Haverei 272.
Vergütungsberechtigung bei der gr. Haverei 240.
Verhaltungsmassregeln d. Empfängers 112.
— des Flossführers 378.
— Seitens des Schiffseigners 70.
Verhinderung, dauernde am Antritt der Reise 68, 212.
— dauernde, an der Fortsetzung der Reise 214.
— der Reise in der Flösserei, Folgen 378, 382.
Verjährung 313—315.
— einer Forderung, Umfang derselben 314.
— in der Flösserei, Beginn derselben 396.
Verjährungsfristen 315.
Verkauf des Schiffes, Einfluss auf die Pfandrechte 21, 303.
Verkaufswerth bei Vergütung für Havarie-grosse 263.
— des Gutes 106.
Verkehr in havereibeitragspflichtigen Gütern 275.
Verkehrseinstellung und die Schifffahrts-Dienstverhältnisse 92.
Verklarung 71—79.
— Feststellung derselben 72.
— im Abgangshafen 74.
— im Auslande 80.
— in der Flösserei, Feststellung derselben 379.
— und der Schiffsmann 97.

Verklarung, Veröffentlichung 77.
Verklarungsgebühren 72, 78.
— bei Flössen 380.
Verklarungsprotokoll, Aufbewahrung desselben 79.
Verklarungsunterschied der Binnen- und Seeschifffahrt 73.
Verklausulierte Ladescheine 220.
Verladebedingungen, Nichtbenachrichtigung 71.
Verladung der Güter 162.
— mangelhafte, durch den Absender oder Empfänger, Haftung 194.
Verladungskosten b. Vertragsrücktritt 150.
Verlassen des Flosses durch die Mannschaft 386.
— des Schiffes, Seitens der Schiffsmannschaft 28.
— des Schiffsmanns 97.
— unbefugtes der Arbeit seitens des Schiffsmannes 100.
Verlassenes Schiff, Hilfeleistung 282.
Verleitung zum Vertragsbruch im Schifffahrtsdienste 91.
Verlust, Abwendung desselben 70.
— der Güter, Reiseantritt 212.
— des Frachtgutes 106.
— des Frachtgutes, Beginn desselben 190.
— des Frachtgutes, Haftung 186.
— theilweiser 202, 205.
— des Pfandrechtes am Frachtgut 117.
— des Schiffes, Sorge für die Ladung 214.
— des Schiffes und Pfandrecht 310.
— des Schiffes und Reiseantritt 212.
— in der Flösserei 364.
— theilweiser nach Abnahme der Güter 202.
— von Ausrüstungsgegenständen in der Flösserei 378.
Verluste bei Havarie-grosse 263.
Vermerke in Schifffahrts-Frachtverträgen 105.
Vermiether des Schiffes 19.
Vermögenswerthe, Haft mit denselb. 37.
—, mit welchen der Schiffseigner einsteht 23.
Veröffentlichung der Verklarungsaufnahme 77.
— der Zwangsvollstreckung im Schiffe 341.
Verordnungen, örtliche i. d. Flösserei 381.
Verpackte Waare, Mängel derselb. 228.
Verpackung der Güter, Haftung 194.
Verpackung, mangelhafte v. Gütern, erkennbare 227.
Verpackungserklärung, Form derselb. 196.
Verpfändung 21, 80, 335—340.
Verpfändungsurkunde, Eintragung v. Schiffspfandrechten 335.
Versäumung der Lieferzeit, Haftung 108.
Verschiedene Orte des Löschplatzes 175.
Verschlechterte Lage des Schiffes 167.
Verschnürungen, Verpackungen durch dieselben 226.
Verschulden der Schiffsbesatzung 38.
— des Schiffseigners 45, 48.
— Dritter bei der Havarie-grosse 238.
— Dritter, Verhalten desselben bei der Haverei 239.
— einer Person der Schiffsbesatzung am Zusammenstoss 278.
— grobes, Haftung 192.
Verschuldung, Beweis derselben 31.
Versehen, nautisches des Schiffers 38.
Versenkung des Schiffes in grosser Haverei 247.
Versicherung für beschädigte Güter 193.
— und Haftung des Frachtführers 187.
— und Umladung 170.
Versicherungsbeamte auf Schiffen 33.
Versicherungsgelder und Pfandrecht 311.
Versicherungsgesellschaften bei der Verklarung 75, 77.
— und deren Stellung zur Schifffahrt 25, 29.
— und die Haft 34, 36.
— und Havarie-grosse 233.
Versicherungsinteressenten und Zusammenladung 201.
Versicherungsprämie als Haftobjekt 41.
Versteigerung des Schiffes 340.
Versteigerungen v. Schiffstheilen 342.
Versteigerungserlös bei Schiffen 341.
Verstreuung, Haftung f. Schaden durch dieselbe 194.
Vertheilungspläne bei Schiffsversteigerung 341.
Vertheilungsverfahren bei Schiffsversteigerungen 342—345.
Vertrag des Schiffers, Nicht- oder mangelhafte Erfüllbarkeit 294.
Vertragsbruch im Schifffahrtsdienste, Verleitung hierzu 91.
Vertragsinteresse, Haftung für dasselbe 173.

Vertragsrücktritt 216.
Vertragswidriges Verhalten d. Schiffseigners, Haft 43.
Vertrauensmissbrauch i. Schifffahrtsdienst 90.
Vertretungsrecht d. Flossführers 384.
Verunglückung des Schiffes und des Schiffsmannes 97.
Verwahrungsklausel im Schifffahrts-Frachtvertrage 105.
Verwahrungskosten des Schiffes, bevorrechtigte 295.
Verwaltungsbehörde, höhere, Ladezeit 129.
— höhere, Verordnungen derselben wegen Löschzeit 177.
Verweigerung d. Annahme d. Güter, direkt und indirekt 179, 181.
— der Benachrichtigung durch den Schiffer 71.
— der Empfangsbescheinigung seitens des Absenders 126.
— der Frachtzahlung 171.
Verwendet zur Schifffahrt 9, 14.
Verwendung des Schiffes 18, 20.
Verwiegung der Güter und Ladeschein 225.
Verzicht auf Anzeige der Ladebereitschaft 127.
— auf die Benachrichtigung durch den Schiffer 71.
Verzögerung der Dispache 270.
Vollmacht des Schiffseigners für den Schiffer 80.
— in Flössereisachen 384.
Vollmachten in der Haftfrage 37, 42.
Vollmachtsgeschäfte des Schiffers, nicht bevorrechtigte 293, 313.
Vollstreckungsgericht bei Schiffsversteigerung 340.
Voraussetzungen der Bergung und Hülfeleistung 282.
— der Havarie-grosse 231.
Vorbereitung der Reise, Kosten derselben 216.
Vordruck im Frachtbrief über Ladezeit 137.
Vornahme der Löschung durch den Frachtführer 179.
— der Verklarung 380.
Vorrichtungen zur Befestigung in der Flösserei 373.
Vorsätzliche Aufopferung dei der Haverei 235.
Waagegelder, Tragung derselben 209.
Waarenniederlagen als Geschäftsniederlassungen 59.
Wartezeit 146.
— bei der Ladung 144.
— beim Löschen 178.
Wasserstandsverhältnisse und Tragfähigkeit 64.
Wassertiefe beim Löschplatz 174.
— Einfluss auf die Beladung des Schiffes 64.
— und Ladeplatz 120.
— in der Flösserei 381.
Wechselerwerb in Schifffahrtsgeschäft. 84.
Wechselverbindlichkeiten d. Schiffers 80.
Wegschneiden der Segel etc. 241.
Weigerung der Bescheinigung der Löschplatzanzeige 176.
Weiher 14.
Werktage bei Anzeige der Löschbereitschaft 175.
Werth, gemeiner eines Gutes 106.
— gemeiner u. Handelswerth, Haftung 192.
Werthpapiere, Frachtvertrag 360.
— Haftung des Frachtführers 186.
— Schadenberechnung bei Havariegrosse 258.
— und grosse Haverei 266.
Werthverringerung bei Havariegrosse 263.
— beitragspflichtiger Gegenstand zur Havarie-grosse 267.
Widerrechtliche Ausübung d. Schiffer- und Maschinistengewerbes 348.
— Flösserei 397.
— Verwendung eines Schiffes 18.
Wiederausladung bei der Theilverfrachtung 159.
— bei mehreren Theilverfrachtern 155.
— bei Stückgütern 161.
Wiederausladungskosten beim Vertragsrücktritt 150.
Wiederherstellung beschädigter Gegenstände, Aufwendungen derselben in der Havereitheilung 240.
Windschaden 196.
Winter, Einfluss auf Antritt der Reise 154.
Wintereintritt und Dienstvertrag des Schiffsmannes 92, 99.
Winterfrost u. grosse Haverei 243.
Wirksamkeit des Gesetzes 351.
Wissentliche Verkürzung der Gläubiger durch den Schiffseigner 309.
Wittinen 14.
Wohnsitz und Heimathsort 56.
Wrack unbrauchbares und grosse Haverei 248.

York and Antwerp Rules 234.

Zahl, Maass u. Gewicht unbekannt 223.
— u. Art der Hölzer in d. Flösserei 375.
— im Ladeschein, Haft für dieselben 223.
Zehrgeld des Schiffers 92.
Zeichner des Ladescheines 111.
Zeichnung von Ladescheinen durch den Schiffer 83.
Zeit der Entdeckung von Fehlern, Einfluss derselben 205.
— der Erbauung des Schiffes im Register 321.
— des Verlustes u. d. Beschädigung 202.
Zeitverlust des Frachtführers bei Ladungen 125.
Zeitweilige Unterbrechung d. Reise 216.
— Verhinderung des Löschplatzes in der Flösserei 382.
Zerstörung des Schiffes, Vergütung derselbeu 242.
Zeugnisse, gefälschte, im Schifffahrtsdienste 89.
Zeugnissverweigerung des Schiffers bei der Verklarung 76.
Zillen 14.
— -Böcke 14.
Zölle, deren Ersatz in Berge- u. Hilfslohn 286.
Zollgelder, Pfandrecht wegen derselben 211.
Zollgesetze im Auslande 64.
— und die Frachtverträge 171.
Zollpflichtige Gegenstände u. Bergung und Hilfeleistung 395.
Zollstrafen gegen den Schiffer 106.
Zolltechnische Untersuchungen, Unterbrechung der Reise durch dieselbe 173.
Zollvergütung bei Gütern 258.
Zubehör bei der grossen Haverei 244.
— des Schiffes, Gegenstand des Pfandrechtes der Schiffsgläubiger 296.
— des Schiffes, Mangelhaftigkeit 186.
— eines Schiffes 40, 41.
Zubringung d. Güter z. Verladung 162.
Zufall, Einfluss auf die angetretene Reise 216.
— Einfluss auf Verlust des Gutes 208.
— Einfluss auf Zusammenstösse 278.
— Haftung für denselben seitens des Frachtführers 172.
Zumessung der Güter 223.
Zur Verladung-Bringung im In- oder Ausland 172.
Zurückbehaltung der Löhne d. Schiffsmannschaft 95.
Zurückbehaltungsrecht an geborgenen Gegenständen 289.
Zurücknahme der Güter bei Ueberwinterung 216.
Zusammenfallen von grosser und besonderer Haverei 240.
Zusammenstoss, Haft des Schiffseigners 280.
— von Schiffen 23, 277—281.
— von Schiffen, Gerichtsstand 346.
Zusätze im Ladeschein Seitens des Frachtführers 223.
Zustand, mangelhafter, d. Schiffes 186.
Zuständigkeit für die Registrirung 320.
Zuwiegung der Güter 223.
Zuzählung der Güter 223.
Zwangsherbeiführung des säumigen Schiffsmannes 96.
Zwangslootsen 22, 33.
— in der Flösserei 388.
— Schuld tragend am Zusammenstosse 278, 281.
Zwangsverkauf des Schiffes, bevorrechtigter 295.
— Einfluss auf das Erlöschen des Pfandrechts 303.
Zwangsversteigerung eines Schiffes im Ausland, Einfluss auf die Pfandrechte 303.
Zwangsvollstreckung als Mittel zur Geltendmachuug von Rechten 290.
— bei Schiffsgläubiger - Pfandrechten 296.
— in ausländische Schiffe 344, 39.
— in Schiffsantheile 342.
— und Verpfändung 340—345.
— Veröffentlichnng derselben 341.
Zweigniederlassungen und Heimathsort 59.
Zwischenfälle nach Beginn der Löschung u. d. Beitragspflicht 275.
Zwischenhäfen bei der gr. Haverei 243, 253.
Zwischenort, Liegenbleiben d. Schiffes 254.
Zwischenorte, Aufenthaltskosten 256.
Zwischenquittung 220.

Verlag von **Siemenroth & Troschel** in **Berlin W.**

Das Reichsgesetz

betreffend die

Gesellschaften mit beschränkter Haftung.

Vom 20. April 1892.

Nebst einem Anhang, enthaltend

1. **das preuss. Gesetz** betr. die Kosten für die in Folge des Reichsgesetzes vom 20. April 1892 bei der Führung des Handelsregisters vorkommenden Geschäfte vom 12. Juni 1892, 2. **einen Entwurf eines Gesellschaftsvertrages.**

Erläutert von **F. Birkenbihl,** Gerichts-Assessor.

1893. VIII u. 413 S. gr. 8⁰. Geh. 8 Mark, geb. 9 Mark,

„ . . . Birkenbihl's Werk liefert einen auf breiter Grundlage angelegten vollständigen Kommentar zum Gesetze.

Dass grosse wissenschaftliche Auseinandersetzungen vermieden werden, ist kein Vorwurf, den wir erheben. Das Werk bietet des Wissenschaftlichen genug, indem es alle nur denkbaren Zweifelsfragen unter Heranziehung alles bisherigen wissenschaftlichen Materials in kurzen Zügen erörtert. Insbesondere ist dies bei dem innigen Zusammenhange der Gesetzesvorschriften mit den aktienrechtlichen Bestimmungen anzuerkennen, dass die Ergebnisse der aktienrechtlichen Literatur und Judikatur umfassend verwerthet sind.

Wer sich ein Bild von der Art der Birkenbihl'schen Kommentirung machen will, lese beispielsweise die Erläuterung zum § 43 (S. 220—229) nach, welcher die Bilanzvorschriften des Gesetzes enthält.

Der Verfasser formulirt die Fragen präcis, beantwortet sie kurz und treffend und verfehlt dabei nicht die bisher laut gewordenen Stimmen für und wider zu citiren. Das Buch kann seiner ganzen Anlage nach bestens empfohlen werden.“ (R.-A. Dr. **Staub** i. d. Z. f. G. 1893. No. 12.)

Die

Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Darstellung dieser Gesellschaft

zum Gebrauche in der Praxis

von

Schlieckmann,

Geh. Justizrath.

1895 IV u. 44 S. gr. 8⁰. Geh. 1 Mark.

Verlag von **Siemenroth & Troschel** in **Berlin W.**

Die Kleinbahnen.

Ihre geschichtliche Entwickelung,

technische Ausgestaltung

und wirthschaftliche Bedeutung.

Für die Bedürfnisse der Praxis

dargestellt

von

A. Haarmann.

Mit 178 Holzschnitten.

1896. X u. 388 S. 8⁰. Geb. 8 Mark.

In der spärlichen Litteratur über Kleinbahnwesen tritt mit dem vorstehend genannten Werke zum ersten Male eine systematische und erschöpfende Schilderung desselben von der technischen und wirthschaftlichen Seite aus vor die Oeffentlichkeit und zwar aus der Feder eines Fachmannes von anerkanntester Bedeutung.

Verlag von **Siemenroth & Troschel** in **Berlin W.**

Tabellarische Nachrichten

über die

flössbaren u. die schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches.

Bearbeitet von

Victor Kurs.

Erläuterungen zu der von demselben Verfasser entworfenen und gezeichneten **Karte der flössbaren und der schiffbaren Wasserstrassen des Deutschen Reiches** in 1 : 1 000 000, auf 4 Blättern.

1895. X u. 188 S. gr. Fol. nebst 4 Kartenblättern. — Preis 25 Mark.
Die Tabellen ohne Karte 15 Mark. — Die Karten ohne Text Mk. 12,50.

Die Karte enthält in **möglichster Vollständigkeit alle flössbaren und alle schiffbaren Wasserstrassen** des Deutschen Reichs. Jene sind zum ersten Male, diese noch nicht in gleicher Vollständigkeit zusammengestellt, indem unter Anderm das in andern Veröffentlichungen fehlende oldenburgische Kanalnetz und die im Um- oder Neubau befindlichen, sowie die projektirten Wasserstrassen eingezeichnet sind.

Der **Massstab,** 1 : 1 000 000, ist gross genug, um auch kleinere Wasserstrassen noch genügend kenntlich zu machen, und auch, um das **Eintragen etwaiger Konkurrenz- oder neuer Projekte zu erlauben.** Letzteres wird dadurch erleichtert, dass die Parallelkreise der Karte identisch sind mit den nördlichen und südlichen Begrenzungsrändern der Generalstabskarten.

Die **Farben** der Wasserstrassen lassen sofort erkennen, ob diese nur flössbar oder auch schiffbar sind, und — in letzterem Falle — welche Leistungsfähigkeit sie haben, ob sie nämlich für Schiffe von 100 Tonnen, 100—150, 150—300, 300—400 oder über 400 Tonnen Tragfähigkeit benutzbar sind.

Man kann also **mit einem Blick sehen,** ob und wie man mit einem Fahrzeug von bestimmter Tragfähigkeit von einer Wasserstrasse des Deutschen Reichs zur andern gelangen kann.

Durch kleine Querstriche von der Farbe der Wasserstrassen sind deren **Schifffahrtsschleusen,** und zwar an richtiger Stelle, kenntlich gemacht.

Jede Wasserstrasse ist mit einer **farbigen Streckennummer** versehen, unter der die Tabellarischen Nachrichten nähere Auskunft geben.

Das **gesammte Eisenbahnnetz** ist völlig deutlich und möglichst genau in die Karte eingetragen, so dass diese in mancher Hinsicht eine Eisenbahnkarte ersetzt und jedenfalls über die gegenseitigen Beziehungen von Wasserstrassen und Eisenbahnen Aufschluss giebt.

JULIUS ABEL, GREIFSWALD.

H. HUTMACHER
PAPIERHANDLUNG
BUCHBINDEREI
MÜNCHEN

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Landgraf, Josef

Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und der Flösserei vom 15. Juni 1895 ; für die Praxis erläutert

Berlin 1896

Merc. 120 i
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11815833-5